Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

BIBLIOTHÈQUE DE DROIT
U.d'O.
O.U.
LAW LIBRARY

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

DOMINION DU CANADA

RAPPORTS ANNUELS DES MINISTÈRES

1928-29

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

VOL. IV

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1930

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

RAPPORTS ANNUELS DES MINISTÈRES

VOLUME I

Auditeur général, pour l'année terminée le 31 mars 1929.

VOLUME II

Comptes publics, pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Revenu National, ministère du (Douanes et Accise), contenant les états des revenus avec relevés concernant les importations, exportations et accises du Dominion du Canada, pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Revenu National, ministère du (Rapport de la navigation, Douanes) contenant la statistique de la navigation intérieure et maritime pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Commerce, ministère du, pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Service d'inspection des poids et mesures (Commerce), pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Services d'inspection de l'électricité et du gaz (Commerce), pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Intérieur, ministère de l', pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Immigration et colonisation, ministère de l', pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Affaires Indiennes, département des, pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Mines; ministère des, pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Agriculture, ministère de l', pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Défense nationale, ministère de la (Service de la milice et de l'aéronautique), pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Défense nationale, ministère de la (Service naval), pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Pensions et Santé Nationale, ministère des, pour l'année terminée le 31 mars 1929.

VOLUME III

Surintendant des pénitenciers, pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Royale Gendarmerie à Cheval du Canada, pour l'année terminée le 30 septembre 1929.

Secrétaire d'État, ministère du, pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Commission des brevets, pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Archives, pour l'année 1929

Commission du Service Civil, pour l'année terminée le 31 décembre 1929.

Affaires étrangères, ministère du Secrétaire d'État pour les, pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Travail, ministère du, pour l'année terminée le 31 mars 1929.

VOLUME IV

Impressions et papeterie publiques, département des, pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Marine et pêcheries (Marine), ministère de la, pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Marine et pêcheries (Pêcheries), ministère de la, pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Postes, ministère des, pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Travaux publics, ministère des, pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Chemins de fer et Canaux, ministère des, pour l'année terminée le 31 mars 1929.

Commission des chemins de fer du Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1929.

Directeur général des élections (élections partielles pour l'année 1929.)

VOLUME V

Commerce du Canada (Importations pour consommation et exportations), pour l'année terminée le 31 mars 1929.

DOMINION DU CANADA

DÉPARTEMENT

DES

IMPRESSIONS ET DE LA PAPETERIE PUBLIQUES

RAPPORT ANNUEL

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

1929

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1929

A Son Excellence le Très Honorable Vicomte Willingdon, G.C.S.I., G.C.M.G., G.C.I.E., G.B.E., Gouverneur général et commandant en chef du Dominion du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du département des Impressions et de la Papeterie publiques pour l'exercice clos le 31 mars 1929.

J'ai l'honneur d'être,

de Votre Excellence,

le très obéissant serviteur,

FERNAND RINFRET,

Secrétaire d'État et ministre chargé de l'administration du département des Impressions et de la Papeterie publiques.

OTTAWA, octobre 1929.

AVANT-PROPOS

Les activités pour l'exercice financier 1928-29 dans pratiquement chaque service indiquent une augmentation dans la production ou le chiffre d'affaires à comparer avec l'année antérieure dont le chiffre était également élevé. Le rendement net en espèces pour l'année, $7,450,996.03, indique une augmentation de $158,522.16 sur l'année précédente, cette augmentation se trouvant cependant moins marquée que celle de l'année 1927-28 sur l'année antérieure alors que l'augmentation dans le rendement en espèces atteignit le chiffre élevé de $820,422.73.

Il était fait mention dans le rapport de l'année dernière du travail de l'impression des Statuts revisés du Canada, 1927, anglais et français, comme représentant l'un des points saillants les plus importants de cette année-là. Tel qu'il était dit alors, les quatre volumes comprenant les Statuts proprement dits se trouvaient imprimés et distribués avant la fin de l'exercice financier 1927-28, et la Commission de la refonte des Statuts avait en mains la tâche de préparer le volume de l'index; ce volume ne fut pas remis à l'imprimeur aussi tôt qu'on l'espérait, mais des exemplaires furent reçus en temps pour en permettre la distribution au cours du mois de janvier 1929. Les chiffres pour le travail complété, anglais et français, tombent dans les limites de l'exercice financier 1928-29, et se lisent comme suit: Statuts anglais: 6,000 séries de cinq volumes chacune, quatre volumes renfermant les Statuts proprement dits en 4,302 pages, et un volume d'index de 620 pages; nombre total approximatif de pages imprimées, 30,000,000; coût, $74,409.11. Statuts français: 1,500 séries de cinq volumes chacune, quatre volumes renfermant les Statuts proprement dits en 4,544 pages, et un volume d'index de 638 pages; nombre total de pages imprimées, 7,773,000; coût, $39,105.18. La distribution et la vente des statuts revisés du Canada à $10.00 la série se poursuivirent selon les plans anticipés. Les volumes furent généralement reliés en bougran rigide; quelques volumes reliés en cuir à un prix plus élevé sont emmagasinés, mais l'expérience du passé indique qu'il y a peu de demandes pour ces volumes. L'approvisionnement en mains sera probablement suffisant pour faire face aux demandes durant la prochaine année ou deux.

Le service des impressions indique une augmentation de travail appréciable dans pratiquement toutes les lignes, et ce service termina l'année avec un profit de $40,538.85. Naturellement, l'objectif en vue est de produire au prix coûtant, et dans une industrie aussi considérable, cette somme de profit, quoique quelque peu au-dessus de la moyenne, ne peut pas être considérée comme non raisonnable.

Le service de la papeterie fait rapport d'une augmentation dans les ventes sous des conditions satisfaisantes; le profit de $46,088.12 dont il est fait rapport pour l'année permettra sans doute une diminution dans les commissions exigées jusqu'ici sur certaines lignes de marchandises.

Les opérations du service de la distribution, maintenant désigné pour plus de précision «Division des documents», continuent de s'étendre. Le fardeau de la distribution des documents aux librairies, etc., sous l'autorité de l'arrêté en conseil C.P. 1471, août 1927, tombe naturellement sur ce service, et quoique le travail encouru est considérable, les témoignages nombreux qui nous viennent des représentants des librairies législatives, universitaires et publiques indiquent que le nouveau système introduit sous l'empire de ce règlement et qui se trouve expliqué dans le rapport de l'année dernière, se poursuit d'une manière très satisfaisante. Le rapport de ce service indique que durant l'année, 607 docu-

ments différents furent expédiés d'après cette liste qui comprend approximativement 175 librairies (de toutes catégories) ainsi que les personnages officiels et les institutions qui, d'après le règlement, ont le droit de recevoir tous les documents qui ne sont pas d'une nature confidentielle. Il est intéressant de noter que le ministère de l'Agriculture tient les devants quant au nombre des publications ainsi expédiées aux librairies, dont le nombre atteint 133 au moins, ou plus d'un quart du total; les publications de la Chambre des Communes se chiffrent à 89, le ministère de l'Intérieur, 76, le ministère des Mines, 68 et le Bureau fédéral de la statistique, 44, avec des quantités moins considérables pour d'autres ministères; dans le cas de huit ministères, la seule publication distribuée est le rapport annuel.

L'accroissement des activités du département a nécessité quelques additions peu importantes au personnel. Dans le passé, les chiffres se rattachant au personnel comprenaient le nombre d'employés au 31 décembre, les statistiques pour les années antérieures ayant été établies d'après l'année de calendrier. Dorénavant, les chiffres au 31 décembre seront calculés jusqu'à l'année 1921, et commençant avec l'année 1922, les chiffres comprendront le nombre d'employés à la fin de l'exercice financier, c.-à-d., le 31 mars. L'état du personnel pour les années antérieures, ainsi modifié à partir de 1922 et les années qui suivirent, et y en ajoutant les chiffres au 31 mars 1929, est par conséquent comme suit:

1891 (31 décembre)	341	1921	730
1901	511	1922 (31 mars)	742
1911	861	1923	705
1915	1,160	1924	749
1916	1,240	1925	685
1917	1,300	1926	689
1918	1,169	1927	690
1919	1,134	1928	696
1920	703	1929	714

Comme il en est fait mention dans le rapport de l'année dernière, la liste des positions établie par la Commission du service civil à l'époque de la réorganisation en 1920 et qui comprenait 705 positions, était devenue embarrassante et compliquée, et avec la coopération de la Commission, une nouvelle liste de 691 positions fut établie, avec son entrée en vigueur le 1er août 1927. Cependant, l'accroissement des activités dans les différents services exigea l'addition de six nouvelles positions, cinq desquelles se rattachent au service de la gravure sur cuivre des cartes géographiques et une pour le service de la papeterie. Les employés du service de la gravure sur cuivre des cartes géographiques constituent un groupe dont les fonctions se poursuivent, sauf dans le cas d'un employé, en dehors du département, un arrangement étant intervenu il y a quelques années avec le ministère de l'Intérieur, le ministère de la Marine et des Pêcheries et le ministère des Mines, à la suite duquel les graveurs de cartes géographiques sur cuivre dont les services pourraient être requis par ces ministères respectivement seraient, quoique retenant leur emploi dans le département des Impressions et de la Papeterie publiques, attachés au ministère concerné, l'échange mutuel devant se faire suivant que les conditions pourraient l'exiger; de fait, les occasions d'un échange mutuel furent peu nombreuses et les membres du groupe ont rarement été dérangés des ministères particuliers auxquels ils furent assignés en premier lieu. D'un autre côté, le travail du groupe a considérablement augmenté et plusieurs nominations nouvelles furent jugées nécessaires. D'abord, le ministère de la Marine et des Pêcheries, et au cours de l'année dernière le ministère des Mines, eurent besoin d'aide additionnelle, et la Commission du service civil fut requise de faire les nominations nécessaires. La Commission fit rapport de l'impossibilité de trouver ces employés additionnels au Canada, et un graveur de cartes géographiques sur cuivre fut amené de la Grande-Bretagne en 1924 pour de l'emploi dans le ministère de la Marine et des Pêcheries, et, durant le dernier exercice financier, un

deuxième fut engagé en Suisse pour de l'emploi dans le ministère des Mines. En vue de la difficulté de se procurer de l'aide de cette catégorie et la perspective que cette difficulté grandira au fur et à mesure que les exigences des ministères augmenteront et que le remplacement des employés actuels deviendra nécessaire, des mesures furent prises à l'effet d'entraîner en Canada des graveurs de cartes géographiques sur cuivre au moyen d'un système d'apprentissage dans ce département, et, avec la coopération de la Commission du service civil quatre positions d'apprentis furent en conséquence créées et trois nominations faites à ces positions, la quatrième demeurant ouverte pour le présent.

La différence entre la liste de positions, ainsi augmentée à 697, et le nombre des employés (714) sur les bordereaux de paie au 31 mars 1929, est due aux vacances à cette date d'un côté et aux employés temporaires de l'autre; le nombre de vacances à cette date était de 11 et de temporaires 28, laissant un excédant net de 17 sur la liste des positions; c'est assez probable que dans un certain nombre de cas, ces temporaires seront versés dans des positions permanentes ultérieures à cause des activités toujours croissantes. Une revue de l'année indique 13 séparations et 31 nominations, une augmentation nette de 18, les nominations représentant 6 remplacements, 4 positions nouvelles et 21 temporaires.

Le montant deboursé sur le nouveau matériel d'exploitation fut au-dessous de la moyenne et consista seulement en l'achat d'un camion à moteur acheté en remplacement, conformément à la pratique suivie depuis plusieurs années, et un nombre de machines pour le service de la reliure, principalement aussi en remplacement; les principaux points saillants du nouveau matériel d'exploitation pour la reliure furent 3 machines à coudre les livres et une machine à recoudre (over sewing) avec moteur, ainsi qu'une machine à coller nouvellement mise sur le marché. Tout ceci et autres item de nouveau matériel d'exploitation aideront à obtenir une production plus grande sans ajouter au personnel. Les item de nouveau matériel d'exploitation et leur coût respectif sont comme suit:

Service d'expédition et de réception—	
1 camion automobile (utility express motor truck)	$ 1,890 00
Service de la reliure—	
3 machines à coudre les livres	8,360 08
1 machine à recoudre (over sewing) avec moteur	4,148 00
1 machine à presser avec moteur	504 00
1 machine à sablonner les livres avec moteur	985 00
1 machine à coller	1,383 07
Total	$17,270 15

Pour les réparations au matériel d'exploitation et les renouvellements, d'une appropriation de $30,000 il fut dépensé $29,791.11. Quelques-uns des achats les plus importants furent 200 plates-formes pour la division du mécanicien en chef ($516.85); 2 moules et différents accessoires pour les machines monotypes ($5,358); matrices et accessoires pour la division des linotypes ($3,388.16); armoires pour les coins et le caractère pour la division de la composition à la main ($1,707); 1 base à moules pour la division de la stéréotypie ($210); 185 machines à numéroter, 1 armoire en acier, 100 lames à perforer, etc., pour la division des presses ($3,684.84); et 24 coupeurs et extracteurs, 14 couteaux à guillotine, 1 machine à tailler, 2 coins, etc., pour la division de la reliure ($718.89).

Tel que mentionné dans un rapport antérieur, il y a quelques années (1926) le département se prévalut de la loi fédérale se rattachant aux compensations pour blessures aux employés durant leur travail, et depuis cette date tous ces cas, comme l'exige la loi, ont été référés à l'Ontario Workmen's Compensation Board. Quatre cas furent référés durant l'année et une compensation fut accordée par la commission provinciale dans trois cas seulement. Le seul cas d'une nature sérieuse fut la maladie d'un employé dans la division du mécanicien en

chef, maladie qui fut rapportée comme s'étant développée à la suite d'un empoisonnement causé par le plomb; l'ouvrier, qui n'avait été que quelques années à l'emploi du département, avait toute sa vie exercé le métier de peintre, mais la maladie ne s'était développée qu'après son emploi dans le département, où il n'avait exercé ses fonctions de peintre que très rarement. La maladie de l'ouvrier en question, M. J. C. Stewart, qui était intermittente, lui permettait de retourner de temps en temps à un travail moins lourd. M. Stewart mourut le 31 janvier. La question de compensation gît avec la commission provinciale.

Outre les accidents et les cas étudiés sous les dispositions de la Loi des compensations des accidents de travail de l'Ontario, il se produit naturellement, dans un grand établissement industriel, beaucoup d'accidents et d'indispositions, et ces cas sont traités par la surveillante du bien-être des employés. Mademoiselle Margeret Brankin, une garde-malade de profession, avec à son crédit du service actif durant la Grande Guerre, avait rempli cette charge depuis l'établissement de la position, mais son état de santé l'ayant forcée de démissionner au cours de la dernière année, la commission nomma sa sœur, mademoiselle Agnès Brankin, qui aussi a du service actif à son crédit, temporairement comme son successeur, et cette dernière fut plus tard nommée permanemment à cette position. Le travail de l'année dans cette peu élaborée mais importante division consiste en 972 cas de traitements aux employés, 208 visites à domicile et 31 visites aux hôpitaux.

Et à ce sujet, il est peut-être bon de faire mention d'un système d'assurance collective établi entre les officiers et les employés du département, sous les termes duquel 450 hommes ont pu se procurer de l'assurance à vie à une prime remarquablement basse. Naturellement, ce système est pleinement volontaire et entièrement non officiel; autrement dit, il ne s'y rattache aucune responsabilité départementale. Le désir d'établir un plan de ce genre surgit bien naturellement du fait que les borderaux de paie du département comprennent plusieurs centaines d'hommes et de femmes des métiers d'imprimeurs payés sur la base des taux en cours et pour lesquels il n'existe aucun système de pension de retraite ou de bénéfice au moment où ils cessent de travailler, ou à la mort, excepté seulement que dans le cas de décès un montant équivalent à deux mois de salaire est payé à la succession du défunt. Quoiqu'il ne soit pas surprenant que le plus grand nombre des membres du groupe ainsi assurés appartiennent aux classes des taux en cours, toutefois les membres du service administratif, qui sont protégés par des systèmes de pensions, étant également éligibles ont, dans beaucoup de cas, de cette manière ajouté à la protection pour leurs familles. Le système d'assurance collective, qui entra en vigueur vers la fin de 1927, n'est seulement que pour une période déterminée, et la prime par mille est susceptible d'ajustement de temps en temps attendu que le taux de décès peut varier. La convention naturellement est du ressort d'une compagnie privée, et on peut s'assurer pour $1,000 ou $2,000; la compagnie intéressée décline d'étendre les bénéfices du système aux employés du sexe féminin. Le montant de l'assurance ainsi en vigueur à date est d'environ $750,000.

F. A. ACLAND,
Imprimeur du Roi.

L'HONORABLE FERNAND RINFRET,
Secrétaire d'Etat et ministre chargé de l'administration du département des Impressions et de la Papeterie publiques.

OTTAWA, CANADA,
Septembre 1929.

Monsieur F. A. Acland,
Imprimeur du Roi et Contrôleur de la papeterie.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport des travaux exécutés par l'Imprimerie de l'Etat et dans les établissements extérieurs de lithographie, gravure et impressions, pour le compte du parlement et des divers ministères pendant l'exercice clos le 31 mars 1929, le tout mis en tableaux dans les états suivants:

1. Rapports annuels.
2. Rapports supplémentaires.
3. Impressions courantes du parlement.
4. Débats de la Chambre des Communes et du Sénat.
5. Statuts.
6. *Gazette du Canada.*
7. Listes des électeurs.
8. Brochures et livres divers pour les ministères.
9. Autres impressions typographiques.
10. Etat des livres reliés.
11. Confection de blocs-notes.
12. Fabrication et estampage d'enveloppes affranchies pour le ministère des Postes.
13. Estampage des en-têtes, billets et enveloppes.
14. Confection de livres à feuilles mobiles.
15. Cartes, plans, chèques et formules lithographiés.
16. Photogravures, demi-teintes et au trait, électrotypes, coins.
17. Division de la lithographie et de la gravure—Travaux exécutés durant l'exercice 1928-29.
18. Etat comparé des impressions.

Respectueusement soumis,

P. M. DRAPER,
Directeur et surintendant des impressions.

Ottawa, le 3 août 1929.

TABLEAU N° 1—État des rapports annuels au parlement terminés durant l'année 1928-29

Titre du document	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées	Coût
ANGLAIS				$ c.
Agriculture, 1927–28	5,470	144	787,680	794 59
Civil Service Commission, 1927	737	100	73,700	755 02
Commissioners of Patents, 1927–28	1,065	16	17,040	212 87
Health, 1927–28	1,485	80	118,800	395 10
Immigration and Colonization, 1927–28	2,497	102	254,694	753 24
Indian Affairs, 1927–28	895	70	62,650	412 08
Interior, 1927–28	1,230	144	177,120	760 48
Labour, 1927–28	2,975	200	595,000	1,151 94
Marine and Fisheries (Fisheries Branch), 1927–28	1,025	210	215,250	1,041 89
Marine and Fisheries (Marine), 1927–28	775	180	139,500	866 12
Mines, 1927–28	3,410	72	245,520	448 03
National Defence (Militia and Air Services), 1927–28	675	104	70,200	505 17
National Defence (Naval Service), 1927–28	625	28	17,500	117 18
National Revenue, 1927–28	1,025	112	114,800	743 00
Pensions and National Health, 1927–28	1,915	58	111,070	264 67
Postmaster General, 1927–28	1,075	112	120,400	922 68
Public Accounts, 1927–28	1,375	168	231,000	1,199 19
Public Printing and Stationery, 1927–28	400	98	39,200	545 27
Public Works, 1927–28	675	220	148,500	1,134 56
Railway Commission, 1927	675	538	363,150	2,065 60
Railways and Canals, 1927–28	1,000	134	134,000	764 61
Royal Canadian Mounted Police, 1927–28	1,375	144	198,000	681 38
Secretary of State, 1927–28	725	658	477,050	3,858 27
Secretary of State for External Affairs, 1927–28	850	24	20,400	108 38
Trade and Commerce, 1927–28	1,000	46	46,000	283 58
Weights and Measures, Electricity and Gas Inspection Services, 1927–28	725	70	50,750	424 84
Weights and Measures Inspection Service, 1927–28	600	16	9,600	114 00
BILINGUES				
Auditor General—Auditeur général, 1927–28 (Vol. I)	1,672	376	628,672	13,922 34
Auditor General—Auditeur général, 1927–28 (Vol. II)	1,590	1,264	2,009,760	
National Revenue—Shipping Report (Customs Division)—Revenu National—Navigation (Services des Douanes), 1928	650	122	79,300	831 53
Trade of Canada, 1926–27—Commerce du Canada, 1926–27	1,643	754	1,238,822	12,290 33
FRANÇAIS				
Affaires Indiennes, 1926–27	146	74	10,804	259 62
Agriculture, 1926–27	1,847	148	273,356	686 83
Commissaire des brevets, 1927–28	195	16	3,120	44 86
Commission des chemins de fer du Canada, 1926	191	248	47,368	1,157 80
Chemins de fer et Canaux, 1926–27	239	124	29,636	573 51
Commission du Service Civil, 1927	226	106	23,956	570 57
Comptes publics, 1927–28	215	152	32,680	692 80
Défense Nationale (Service Naval), 1927–28	200	32	6,400	106 74
Défense Nationale (Services de la Milice et de l'Aéronautique), 1927–28	171	106	18,126	447 03
Défense Nationale (Services de la Milice et de l'Aéronautique), 1926–27	141	100	14,100	463 33
Immigration et Colonisation, 1926–27	420	84	35,280	359 43
Impressions et Papeterie publiques, 1927–28	150	98	14,700	357 55
Intérieur, 1926–27	180	136	24,480	519 57
Marine et Pêcheries (Marine), 1927–28	250	192	48,000	952 09
Marine et Pêcheries (division des Pêcheries), 1927–28	250	234	58,500	1,003 35
Pénitenciers, 1926-27	241	44	10,604	205 86
Postes, 1927–28	225	112	25,200	329 09
Rétablissement des soldats dans la vie civile, 1926–27	197	84	16,548	433 39
Revenu National (Services des Douanes et de l'Accise), 1926–27	208	120	24,960	350 41
Royale gendarmerie à cheval du Canada, 1926–27	228	116	26,448	544 08
Royale gendarmerie à cheval du Canada, 1927–28	227	154	34,958	765 41
Santé, 1926–27	312	80	24,960	342 13
Secrétaire d'Etat, 1926–27	145	680	98,600	2,668 74
Secrétaire d'Etat aux Affaires extérieures, 1927–28	260	24	6,240	110 83
Services d'inspection de l'électricité et du gaz, 1927–28	165	72	11,880	205 57
Service d'inspection des poids et mesures, 1927–28	140	16	2,240	66 30
Travail, 1926–27	1,101	170	187,170	816 05
Travaux publics, 1927–28	195	228	44,460	1,341 67
Totaux	50,299	10,114	9,949,902	64,742 55
Totaux (31 mars 1928)	47,730	8,012	7,679,676	47,347 19

Tableau n° 2—État des rapports supplémentaires au parlement terminés durant l'année 1928-29

Titre du document	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées	Coût
Anglais				$ c.
Board of Pension Commissioners, 1927–28	385	20	7,700	108 35
Public Archives, 1928	1,360	80	108,800	423 29
Bilingues				
Report of the Chief Electoral Officer, By-Elections held during the Year 1928—Rapport du Directeur général des élections, élections partielles tenues pendant l'année 1928	630	8	5,040	54 01
Français				
Archives publiques, 1928	645	80	51,600	277 06
Commission des pensions, 1926–27	111	20	2,220	80 56
Totaux	3,131	208	175,360	943 27
Totaux (31 mars 1928)	3,113	106	68,360	462 42

Tableau n° 3—Relevé des impressions courantes du parlement, année 1928-29

* Dans ce tableau et dans d'autres tableaux qui contiennent une colonne indiquant le nombre total de pages imprimées, les chiffres dans la colonne renfermant le total coïncident, en règle générale, avec ceux qu'on obtient en multipliant le nombre d'exemplaires par le nombre de pages. Dans certains cas, cependant, un travail d'impression comprend différentes divisions ou séries qui varient quant au nombre d'exemplaires et au nombre de pages; en conséquence, les chiffres résultant de la multiplication des deux premières colonnes ne correspondant pas avec les chiffres de la colonne indiquant le total, mais ils représentent le nombre de pages imprimées. Les cas de ce genre sont indiqués par un astérique (*).

Titre du document	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Votes and Proceedings	†1,797	1,264	2,271,408
Procès-verbaux	†457	1,072	489,904
Orders of the Day	†1,681	1,638	2,753,478
Feuilleton	†327	1,684	550,668
Senate Minutes	†1,450	752	1,090,400
Procès-verbaux des Séances du Sénat	†317	752	238,384
Public Bills	†1,743	850	1,481,550
Bills d'intérêt public	†477	920	438,840
Private Bills	†1,108	682	755,656
Bills d'intérêt privé	†364	1,124	409,136
Third Reading Bills (Commons)	†1,269	564	715,716
Bills en troisième lecture (Communes)	†314	958	300,812
Third Reading Bills (Senate)	†1,052	688	723,776
Bills en troisième lecture (Sénat)	†402	996	400,392
Returns (pour distribution ou pour insertion aux documents parlementaires, ou pour l'une ou l'autre)	10,925	498	*508,250
Réponses (pour distribution ou pour insertion aux documents parlementaires, ou pour l'une ou l'autre)	5,687	848	*365,676
Causes de divorces	87,125	3,352	*1,424,600
Impressions diverses de comités	102,422	6,302	*9,757,576
House of Commons Journals, 1928	540	734	396,360
Journaux de la Chambre des Communes, 1928	187	708	132,396
Senate Journals, 1928	525	620	325,500
Journaux du Sénat, 1928	194	612	118,728
Totaux	220,363	27,618	25.649,206
Totaux (31 mars 1928)	142,224	20,691	13,799,612

†Moyenne d'exemplaires imprimés.

Tableau n° 4—État indiquant le travail exécuté pour les Débats de la Chambre des Communes et du Sénat, année 1928-29

* Dans ce tableau et dans d'autres tableaux qui contiennent une colonne indiquant le nombre total de pages imprimées, les chiffres dans la colonne renfermant le total coïncident, en règle générale, avec ceux qu'on obtient en multipliant le nombre d'exemplaires par le nombre de pages. Dans certains cas, cependant, un travail d'impression comprend différentes divisions ou séries qui varient quant au nombre d'exemplaires et au nombre de pages; en conséquence, les chiffres résultant de la multiplication des deux premières colonnes ne correspondent pas avec les chiffres dans la colonne indiquant le total, mais ils représentent le nombre de pages imprimées. Les cas de ce genre sont indiqués par un astérique (*).

Titre du document	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées	Coût
				$ c.
Débats de la Chambre des Communes—				
Edition non revisée (anglais)	†11,555	4,190	*32,355,824	21,019 89
Edition non revisée (français)	†2,232	3,929	*4,958,272	13,575 22
Edition revisée, 1928, 3 vols et table des matières (anglais)	671	4,412	2,960,452	10,566 07
Edition revisée, 1926-27, 2 vols (français)	152	2,654	403,408	4,631 05
Edition revisée, 1928, 3 vols (français)	212	4,352	922,624	6,508 91
Débats du Sénat—				
Edition non revisée (anglais)	†1,732	736	*1,217,500	2,491 57
Edition revisée, 1928 (anglais)	532	712	378,784	1,439 12
Edition revisée, 1926-27 (français)	99	472	46,728	1,953 01
Edition revisée, 1928 (français)	145	706	102,370	3,102 63
Totaux	17,330	22,163	43,345,962	65,287 47
Totaux (31 mars 1928)	18,571	9,080	49,512,676	33,164 47
Discours: Exemplaires supplémentaires demandés par les députés et par les sénateurs	399,850	922	*6,740,700	3,739 36
Discours: (le 31 mars 1928)	243,400	854	*2,339,800	1,733 73

†Moyenne d'exemplaires imprimés.

Tableau n° 5—État indiquant le travail pour les Statuts, 1928-29

—	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées	Coût
Statuts				
				$ c.
Anglais				
Parties 1-II, 1928	7,000	796	5,572,000	8,489 62
Revised Statutes of Canada, 1927—				
Volume I	5,968	1,130	6,743,840	
Volume II	5,981	1,102	6,591,062	
Volume III	5,987	1,164	6,968,868	68,900 52
Volume IV	5,969	906	5,407,914	
Volume V	6,015	620	3,729,300	5,508 59
Français				
Parties I-II, 1928	1,500	816	1,224,000	3,650 03
Statuts revisés du Canada, 1927—				
Volume I	1,500	1,188	1,782,000	
Volume II	1,500	1,164	1,746,000	36,091 41
Volume III	1,500	1,230	1,845,000	
Volume IV	1,500	962	1,443,000	
Volume V	1,500	638	957,000	3,013 77
Totaux	45,920	11,716	44,009,984	125,653 94
Totaux (31 mars 1928)	5,065	1,518	3,832,230	8,938 67

Tableau n° 6—État des travaux pour la *Gazette du Canada* au cours de l'exercice 1928-29

—	Nombre total de numéros par année	Nombre de pages du volume
Gazette du Canada	113,100	4,350
Suppléments	8,700	162
Extras	50,525	242
Totaux	172,325	4,754
Totaux (31 mars 1928)	150,435	4,598

Tableau n° 7—Liste des électeurs. (Aucune liste imprimée en 1928-29)

Tableau n° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29

* Dans ce tableau et dans d'autres tableaux qui contiennent une colonne indiquant le nombre total de pages imprimées, les chiffres dans la colonne renfermant le total coïncident, en règle générale, avec ceux qu'on obtient en multipliant le nombre d'exemplaires par le nombre de pages. Dans certains cas, cependant, un travail d'impression comprend différentes divisions ou séries qui varient quant au nombre d'exemplaires et au nombre de pages; en conséquence, les chiffres résultant de la multiplication des deux premières colonnes ne correspondent pas avec les chiffres dans la colonne indiquant le total, mais ils représentent le nombre de pages imprimées. Les cas de ce genre sont indiqués par un astérique (*).

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Conseil consultatif du tarif et des impôts—			
Anglais			
Record of Public Sitting (Reference 65)—Paints and Varnishes, May 16, 1928	525	48	25,200
Record of Public Sitting (Reference 2)—Iron and Steel, October 2, 1928	525	56	29,400
Record of Public Sitting (Reference 105)—Cement, September 25 and 26, 1928	525	120	63,000
Record of Public Sitting (References 3 and 44)—Coal and Coke, September 27, 1928	525	32	16,800
Record of Public Sitting (Reference 106)—Parts of Stoves, October 30, 1928	575	32	18,400
Record of Public Sitting (Reference 83)—Sewing Machines, June 19, 1928, and October 30, 1928	575	24	13,800
Record of Public Sitting (Reference 2)—Iron and Steel, November 27, 28 and 29, 1928	575	192	110,400
Record of Public Sitting (References 3 and 44)—Coal and Coke, November 21, 22 and 23, 1928	575	208	119,600
Record of Public Sitting (Reference 105)—Cement, November 20, 1928	575	64	36,800
Record of Public Sitting (Reference 99)—Celotex, October 31, 1928	575	40	23,000
Record of Public Sitting (Reference 108)—Sardines and Herrings, November 6, 1928	575	32	18,400
Record of Public Sitting (Reference 60)—Aluminum and its Products, October 18, 1927, and December 6, 1927	575	56	32,200
Record of Public Sitting (Reference 60)—Enamelled Ware and Aluminum Ware, May 17, 1928	575	24	13,800
Record of Public Sitting (Reference 87)—Copper Rods, June 20, 1928	575	16	9,200
Record of Public Sitting (Reference 87)—Copper Rods, January 28, 1929	575	16	9,200
Record of Public Sittings (Reference 91)—Ethylene Glycol, January 24, 1929; (Reference 114)—Thin Plate Glass, January 28, 1929	575	32	18,400
Record of Public Sitting (Reference 3)—Coal and Coke, January 29, 1929	575	16	9,200
Record of Public Sitting (Reference 60)—Enamelled Ware, September 15, 1927	575	64	36,800
A reporter	10,150	1,072	603,600

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	10,150	1,072	603,600
Conseil consultatif du tarif et des impôts—Fin			
ANGLAIS—*Fin*			
Record of Public Sitting (References 2, 9b, 103 and 106)—Iron and Steel, January 29, 30 and 31, 1929	575	152	87,400
Record of Public Sitting (Reference 69b)—Cigars, September 20, 1927	575	24	13,800
Record of Public Sitting (Reference 47)—Staves and heading, September 26, 1927	575	32	18,400
Record of Public Sitting (Reference 84)—Mining Machinery, January 25, 1929	575	32	18,400
Record of Public Sittings (Reference 69)—Cigarettes, June 22, 1927, and October 26, 1927	575	64	36,800
Record of Public Sitting (Reference 60)—Aluminum and its Products, February 1, 1929	575	56	32,200
Record of Public Sitting (Reference 37)—Sugar, October 25, 1927, and May 17, 1928	575	100	57,500
FRANÇAIS			
Comptes rendus des audiences publiques (requête n° 65)—Peintures et vernis, 16 mai 1928	125	52	6,500
Compte rendu d'une audience publique (relative aux requêtes n° 3 et n° 44)—portant sur le charbon et le coke, 27 septembre 1928	125	32	4,000
Agriculture—			
ANGLAIS			
Experimental Sub-station, Beaverlodge, Alta.—Report of the Superintendent, 1926	6,700	96	643,200
Some Flowering Bulbs (Bulletin No. 95—New Series)	20,000	60	1,200,000
The Canadian Record of Performance for Pure-bred Poultry, 1926-27—Regulations, Standards and Records of Fowls qualified for Certificates (Report No. 8)	8,000	100	800,000
Eighth Annual Live Stock Market and Meat Trade Review, 1927	3,000	80	240,000
Surface Taint Butter (Pamphlet No. 91—New Series)	5,000	16	80,000
The Care of Cream for Buttermaking (Pamphlet No. 37—New Series)	10,000	8	80,000
An Act respecting Live Stock	500	8	4,000
Sheep Husbandry in Canada (Bulletin No. 75—New Series)	10,000	112	1,120,000
Experimental Station, Charlottetown, P.E.I.—Report of the Superintendent, 1927	13,000	64	832,000
Buttermaking on the Farm (Bulletin No. 57—New Series)	2,000	12	24,000
Joint Beef Committee—Report of the Proceedings and the Recommendations of the Eastern and Western Committee, etc.	500	32	16,000
Register of Fully Accredited Herds, arranged by Breeds, as recorded to March 31, 1928	175	32	5,600
Crop Rotations and Soil Management for the Prairie Provinces (Bulletin No. 98—New Series)	20,000	56	1,120,000
Studies on Moulds and Yeasts in Creamery Butter (Pamphlet No. 92—New Series)	4,000	16	64,000
The Meat and Canned Foods Act and the Regulations thereunder governing the Inspection of Meats, etc.	5,000	112	560,000
An Argument in the Kitchen—A Playlet for Children in One Act	1,500	16	24,000
Insects of the Flower Garden and their Control (Bulletin No. 99—New Series)	25,000	56	1,400,000
Regulations under the Destructive Insect and Pest Act	5,000	8	40,000
The Artificial Brooding of Chicks	5,000	16	80,000
The Origin and Quality of Commercial Live Stock marketed in Canada, 1927 (Report No. 8)	2,000	48	96,000
Soybeans in Canada (Pamphlet No. 93—New Series)	10,000	16	160,000
List of Wholesale Dealers in Fruits and Vegetables in Canada, 1928—Revised Edition (Bulletin No. 101)	5,000	40	200,000
The Manufacture of Ice Cream (Bulletin No. 102—New Series)	4,000	32	128,000
A reporter	179,800	2,652	9,795,400

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	179,800	2,652	9,795,400
Agriculture—Suite			
ANGLAIS—*Fin*			
Forest Entomology and its Development in Canada (Pamphlet No. 97)	1,000	20	20,000
An Act respecting the Testing, Inspection and Sale of Seeds	500	16	8,000
An Act to Regulate the Sale of Agricultural Fertilizers	500	16	8,000
Regulations under the Destructive Insect and Pest Act as they apply to the Importation of Plants and Plant Products	6,025	64	*193,120
Preserving Fruits and Vegetables in the Home (Bulletin No. 77—New Series)	30,000	56	1,680,000
Stable Book—Record of Tuberculin Test	43,500	64	2,784,000
The Western Cedar Borer (Pamphlet No. 94—New Series)	3,000	20	60,000
Bovine Tuberculosis	1,500	8	12,000
The Fertilizers Act with Amendments and Regulations—Acts, Orders and Regulations No. 9 (Office Consolidation)	23,000	40	*460,000
The Fruit Act and Regulations—Acts, Orders and Regulations No. 7 (Revised 1928)	15,000	48	720,000
Simple Methods for the Storage of Ice (Pamphlet No. 2—New Series)	10,000	8	80,000
Report of Special Committee appointed to investigate market outlets for Alberta's hog and bacon, etc.	10,000	8	80,000
The Grading and Marketing of Dressed Poultry	10,000	8	80,000
List of Cheese Factories and Creameries in Canada and Registered Numbers (Bulletin No. 109—New Series)	2,000	84	168,000
Barley Culture in Canada (Pamphlet No. 99—New Series)	10,000	8	80,000
Seedling Blight and Foot-Rots of Oats (Bulletin No. 105—New Series)	5,000	48	240,000
Directions for Collecting and Preserving Insects (Pamphlet No. 14—New Series)	5,000	16	80,000
Regulations made under the provisions of the Live Stock and Live Stock Products Act, respecting the Grading and Marking of Eggs	30,000	8	240,000
Register of Fully Accredited Herds arranged by Breeds as recorded to September 30, 1928	200	32	6,400
The Seeds Act with Amdnments and Regulations—Acts, Orders and Regulations (No. 24), October, 1928 (Office Consolidation)	20,000	112	*1,120,000
Commercial Bent Grasses (Agrostis) in Canada	200	24	4,800
Fertilizers Analyses, 1927-28 (Pamphlet No. 98—New Series)	3,000	48	144,000
Home-made Frozen Desserts (Pamphlets No. 49—New Series)	25,000	8	200,000
Why and How to Use Cheese (Pamphlet No. 7—New Series)	25,000	16	400,000
The Agricultural Pests' Control Act, 1927, with Regulations—Acts, Orders and Regulations (No. 22)	5,000	20	100,000
The Meat and Canned Foods Act and Regulations—Acts, Orders and Regulations (No. 25)	5,000	56	280,000
Federal Assistance to Horse Breeding	5,000	32	160,000
An Act respecting Live Stock	1,000	16	16,000
List of Publications, 1929 (Pamphlet No. 101—New Series)	30,000	16	480,000
The Canadian Record of Performance for Pure-Bred Cattle—Regulations, Standards and Records of Cows qualified for Registration (Report No. 20)	6,000	160	960,000
Report of the Veterinary Director General, 1927-28	7,000	50	350,000
The Advanced Registry Policy for Pure-Bred Swine	10,000	8	80,000
Cold Storage for Creameries (Bulletin No. 61—New Series)	1,000	8	8,000
The Bertha Armyworm in the Prairie Provinces (Pamphlet No. 103—New Series)	1,500	16	24,000
Nitrogen, Phosphoric Acid and Potash Starvation at Different Stages of the Growth of Fragaria (Pamphlet No. 96—New Series)	5,000	14	70,000
Ninth Annual Live Stock Market and Meat Trade Review, 1928	3,000	80	240,000
The Army Cutworm (Pamphlet No. 102—New Series)	1,500	8	12,000
Experimental Farm, Brandon, Man.—Report of the Superintendent, 1928	7,500	54	405,000
Seasonable Hints	215,000	16	3,440,000
Seed, Feed and Fertilizer Markets	224,000	256	*1,792,000
Bulletin of the Canadian Tuberculosis Association	144,000	40	*1,152,000
A reporter	1,130,725	4,282	28,232,720

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	1,130,725	4,282	28,232,720
Agriculture—Suite			
FRANÇAIS			
Rapport du service des plantes fourragères, 1926	2,300	40	92,000
L'essai du lait, de la crème et des sous-produits du lait au moyen du procédé Babcock et détermination de la densité du lait (bulletin n° 14—nouvelle série)	2,011	48	96,528
Règlements gouvernant l'inspection des conserves de fruits, de légumes et de lait (Extrait de la *Gazette du Canada*)	1,000	16	16,000
Loi concernant les animaux de ferme	500	12	6,000
L'élevage artificiel des poussins	5,000	20	100,000
Service de la production de la filasse—Rapport du chef de service, 1926	2,200	24	52,800
Rapport de l'horticulteur du Dominion, 1926	3,000	84	252,000
Le contrôle de la ponte au Canada pour les volailles de race pure, 1926-27 (rapport n° 8)	1,000	100	100,000
Liste des marchands de gros de fruits et de légumes au Canada (bulletin n° 101)	2,000	40	80,000
Le soja au Canada (feuillet n° 93—nouvelle série)	3,000	16	48,000
Comment combattre les moustiques au Canada (circulaire n° 62)	1,000	8	8,000
Loi contre les parasites de l'agriculture, 1927, et règlements—Lois, arrêtés et règlements (n° 22)	1,500	24	36,000
Loi des insectes destructeurs et autres fléaux et règlements établis sous son empire	1,500	32	48,000
L'élevage du mouton au Canada (bulletin n° 75—nouvelle série)	5,000	120	600,000
Etude des moisissures et de levures dans le beurre de beurreries (feuillet n° 92—nouvelle série)	2,500	16	40,000
Beurre à surface gâtée (feuillet n° 91—nouvelle série)	3,000	16	48,000
L'étuvage (déshydratation) des fruits et des légumes au Canada (bulletin n° 90—nouvelle série)	2,011	32	64,352
La conversion des fourrages secs en un aliment succulent—Une étude du procédé "Sugar Jack" (bulletin n° 96—nouvelle série)	1,000	40	40,000
L'origine et la qualité des bestiaux de commerce vendus au Canada en 1927 (rapport n° 8)	1,000	48	48,000
Sous-station expérimentale, Beaverlodge, Alta.—Rapport du régisseur, 1926	1,000	100	100,000
Les assolements et la culture du sol dans les provinces des prairies (bulletin n° 98—nouvelle série)	5,000	64	320,000
Loi des engrais chimiques avec amendements et règlements—Loi, arrêtés et règlements (n° 9)—Consolidation de bureau	10,000	24	240,000
La fabrication de la crème à la glace (bulletin n° 102—nouvelle série)	2,500	32	80,000
Plantes bulbeuses à fleurs (bulletin n° 95—nouvelle série)	4,000	56	224,000
Station expérimentale, Kentville, N.-E.—Rapport du régisseur, 1926	1,000	104	104,000
Rapport du Directeur général vétérinaire, 1927-28	3,000	52	156,000
Liste des publications, 1929 (feuillet n° 101—nouvelle série)	8,000	16	128,000
Chambres froides de beurreries avec plans et devis (bulletin n° 61—nouvelle série)	1,000	8	8,000
La loi des semences avec amendements et règlements—Lois, arrêtés et règlements (n° 24), octobre 1928	5,000	56	280,000
Rapport du surveillant en chef sur les stations fédérales de démonstration en Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan et Manitoba, 1927	1,000	88	88,000
L'enregistrement supérieur pour les porcs de race pure	5,000	8	40,000
Insectes qui nuisent aux fleurs et moyens de les détruire (bulletin n° 99—nouvelle série)	5,000	64	320,000
Conseils pour la saison	123,000	32	*1,808,000
La revue des marchés des semences, des produits alimentaires pour les animaux et des engrais chimiques	98,000	112	*784,000
Bulletin de l'Association Canadienne Antituberculeuse	10,000	16	*80,000
Archives—			
ANGLAIS			
The Canadian Historical Association—Report of the Annual Meeting held at Winnipeg, May 24-25, 1928, with Historical Papers.	800	128	102,400
A reporter	1,454,547	5,978	34,870,800

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	1,454,547	5,978	34,870,800
Archives—Fin			
FRANÇAIS			
Collection Northcliffe	478	486	232,308
Auditeur général—			
BILINGUES			
Auditor General's Report—Rapport de l'Auditeur général, 1927-28 (publié en parties séparées)	40	1,250	50,000
Gazette du Canada—			
ANGLAIS			
Index to the *Canada Gazette*, 1927-28	2,050	90	184,500
Directeur général des élections—			
ANGLAIS			
Special Election Instructions for certain By-Elections with a Discussion of the Rights and Obligations of Candidates (Book A), February 1, 1928	3,000	232	696,000
Dominions Elections Act (Book B)—For the Use of Urban Registrars	5,000	44	220,000
Dominion Elections Act (Book C)	30,000	40	1,200,000
Election Instructions (Complete) with a Discussion of the Rights and Obligations of Candidates and the Dominion Election Act (Book A), July 16, 1928	3,000	260	780,000
FRANÇAIS			
Instructions électorales spéciales pour certaines élections partielles avec commentaires sur les droits et obligations des candidats (cahier A), 1er février 1928	1,000	244	244,000
Loi des élections fédérales (cahier B)—Cahier-index à l'usage des régistrateurs urbains	7,800	88	*343,200
Loi des élections fédérales (cahier C)	6,500	40	260,000
Loi des élections fédérales (cahier E)—Cahier-index à l'usage des régistrateurs ruraux	2,000	44	88,000
Instructions électorales (complètes) avec commentaires sur les droits et obligations des candidats et la Loi des élections fédérales (cahier A), 16 juillet 1928	1,000	276	276,000
Commission du Service civil—			
ANGLAIS			
Informations respecting Examinations for the Postal Service	5,000	12	60,000
Sample Examination Papers	1,000	48	48,000
FRANÇAIS			
Renseignements sur les examens du service des Douanes	3,000	8	24,000
Comité du Soixantenaire de la Confédération—			
ANGLAIS			
Confederation and After Sixty Years of Progress, 1867-1927	150	224	33,600
Cour de l'Echiquier—			
ANGLAIS			
Document confidentiel	100	12	1,200
A reporter	1,525,665	9,376	39,611,608

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	1,525,665	9,376	39,611,608
Fermes expérimentales—			
ANGLAIS			
Experimental Station, Rosthern, Sask.—Report of the Superintendent, 1927	5,500	64	352,000
Experimental Station, Scott, Sask.—Report of the Superintendent, 1927	23,500	80	1,880,000
Experimental Station, Harrow, Ont.—Report of the Superintendent, 1927	8,700	48	417,600
Experimental Station, Morden, Man.—Report of the Superintendent, 1927	6,000	68	408,000
Experimental Station, Farnham, Que.—Report of Superintendent, 1927	3,500	32	112,000
Experimental Station, Swift Current, Sask.—Report of the Superintendent, 1927	6,000	52	312,000
Experimental Station, Sidney, B.C.—Report of the Superintendent, 1927	5,000	72	360,000
Experimental Station, Lennoxville, Que.—Report of the Superintendent, 1927	6,000	80	480,000
Experimental Station, Invermere, B.C.—Report of the Superintendent, 1927	5,500	48	264,000
Experimental Station, Fredericton, N.B.—Report of the Superintendent, 1927	8,500	68	578,000
Experimental Station, Kapuskasing, Ont.—Report of the Superintendent, 1927	5,000	72	360,000
Experimental Station, Summerland, B.C.—Report of the Superintendent, 1927	6,500	64	416,000
Experimental Station, Kentville, N.S.—Report of the Superintendent, 1927	6,500	56	364,000
Experimental Station, La Ferme, Que.—Report of the Superintendent, 1926 and 1927	3,500	68	238,000
Experimental Station, Ste. Anne de la Pocatière, Que.—Report of the Superintendent, 1927	3,500	72	252,000
Experimental Station, Lethbridge, Alta.—Report of the Superintendent, 1927	4,500	52	234,000
Experimental Station, Lacombe, Alta.—Report of the Superintendent, 1927	8,600	80	688,000
Experimental Farm, Brandon, Man.—Report of the Superintendent, 1927	7,500	72	540,000
Experimental Farm, Indian Head, Sask.—Report of the Superintendent, 1927	13,000	56	728,000
Experimental Farm, Agassiz, B.C.—Report of the Superintendent, 1927	7,500	48	360,000
Experimental Farm, Nappan, N.S.—Report of the Superintendent, 1927	5,040	64	322,560
Experimental Sub-Station, Beaverlodge, Alta.—Report of the Superintendent, 1927	11,000	64	704,000
Experimental Fox Ranch, Summerside, P.E.I.—Report of the Superintendent, 1926 and 1927	15,000	64	960,000
Dominion Experimental Farms—Report of the Director, 1928	10,100	120	1,212,000
Report of the Dominion Animal Husbandman, 1926-27	13,000	96	1,248,000
Report of the Dominion Field Husbandman, 1927	10,000	40	400,000
Report of the Dominion Poultry Husbandman, 1927	15,000	64	960,000
Report of the Dominion Chemist, 1926-27	6,500	84	546,000
Report of the Dominion Cerealist, 1927	8,500	40	340,000
Report of the Dominion Botanist, 1927	4,500	248	1,116,000
Report of the Dominion Horticulturist, 1927	11,000	48	528,000
Rust Research Laboratory, Winnipeg, Man.—Reports of Dr. D. L. Bailey and Dr. C. H. Goulden	5,000	24	120,000
The Soils of Prince Edward Island (Bulletin No. 100—New Series)	10,000	20	200,000
Canadian National Egg-Laying Contest	1,500	8	12,000
Report of the Tobacco Inquiry Commission in the Provinces of Ontario and Quebec	8,500	52	442 000
Tables for Computing Yields of Forage Crops—Experimental Methods I (Bulletin No. 37—New Series)	2,011	100	201,100
A reporter	1,806,616	11,764	58,266,868

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	1,806,616	11,764	58,266,868
Fermes expérimentales—Fin			
ANGLAIS—*Fin*			
Annual Flowers with Lists of Varieties for Special Purposes and Districts, (Bulletin No. 60—New Series)	30,000	52	1,560,000
The Illustration Stations in Ontario, Quebec, New Brunswick, Nova Scotia and Prince Edward Island—Report of the Chief Supervisor, 1927	5,000	84	420,000
Tomato Diseases (Bulletin No. 51—New Series)	10,000	28	280,000
Bee Division—Report of the Dominion Apiarist, 1927	9,000	24	216,000
Marquis Wheat—Description of the Standard Type (Pamphlet No. 95—New Series)	10,000	16	160,000
The Illustration Stations in British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba—Report of the Chief Supervisor, 1927	12,000	84	1,008,000
Studies in Forest Pathology (Bulletin No. 104—New Series)	8,000	40	320,000
Poultry Breeding Records (Bulletin No. 103—New Series)	18,000	24	432,000
Lime in Agriculture (Bulletin No. 86—New Series)	10,000	16	160,000
Standard Descriptions of Vegetables—Peas—A Guide to Seed-Growers (Bulletin No. 17—New Series)	10,000	52	520,000
Studies in Cereal Diseases—Stem Rust in Western Canada (Bulletin No. 106—New Series)	8,000	32	256,000
Mushrooms and Toadstools	10,006	274	2,741,644
Breeding and Feeding the Market Hog (Pamphlet No. 74—New Series)	25,000	24	600,000
Fall Litters—The Breeding, Feeding and Management of Pigs for Winter Pork Production (Pamphlet No. 63—New Series)	25,000	8	200,000
Tomato Culture (Pamphlet No. 100—New Series)	25,000	8	200,000
Reprint from the Report of the Dominion Botanist, 1927	4,000	56	224,000
Report of the Division of Forage Plants, 1927	6,000	60	360,000
Studies in Strawberry Bud Differentiation (Bulletin No. 110—New Series)	5,000	16	80,000
Reprint from the Report of the Dominion Botanist, 1927—Section I and II	1,000	40	40,000
Reprint from the Report of the Dominion Botanist, 1927—Section III	3,000	80	240,000
Reprint from the Report of the Dominion Botanist, 1927—Section IV	3,000	84	252,000
Seasonable Hints	858,000	80	*13,728,000
FRANÇAIS			
Station expérimentale, Ste-Anne de la Pocatière, Qué.—Rapport du régisseur, 1926	3,300	80	264,000
Station expérimentale, Farnham, Qué.—Rapport du régisseur, 1926	3,500	24	84,000
Station expérimentale, Lacombe, Alta.—Rapport du régisseur, 1926	1,111	80	88,880
Station expérimentale, Harrow, Ont.—Rapport du régisseur, 1926	1 100	32	35 200
Station expérimentale, Harrow, Ont.—Rapport du régisseur, 1927	1,000	48	48,000
Station expérimentale, Farnham, Qué.—Rapport du régisseur, 1927	2,500	32	80,000
Station expérimentale, Charlottetown, I.P.-E.—Rapport du régisseur, 1927	1,000	68	68,000
Station expérimentale, Morden, Man.—Rapport du régisseur, 1927	1,000	72	72,000
Station expérimentale, Lennoxville, Qué.—Rapport du régisseur 1927	3,500	84	294,000
Station expérimentale, Fredericton, N.-B.—Rapport du régisseur, 1927	3,500	72	252,000
Station expérimentale, Brandon, Man.—Rapport du Régisseur, 1927	750	80	60,000
A reporter	2,923,883	13,618	83,610,592

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	2,923,883	13,618	83,610,592
Fermes expérimentales—Fin			
FRANÇAIS—Fin			
Fermes expérimentales fédérales—Rapport du directeur, 1927-1928	5,000	128	640,000
Ferme expérimentale de Nappan, N.-E.—Rapport du régisseur, 1927	1,000	64	64,000
Rapport du céréaliste du Dominion, 1926	2,400	32	76,800
Rapport du chimiste du Dominion, 1925-26	2,206	104	229,424
Rapport du bactéréologiste agricole du Dominion, 1926	2,106	16	33,696
Rapport du botaniste du Dominion, 1926	2,300	160	368,000
Rapport du chimiste du Dominion, 1926-27	2,500	96	240,000
Rapport de l'agriculteur du Dominion, 1927	3,000	40	120,000
Rapport de l'apiculteur du Dominion, 1927	4,000	24	96,000
Rapport du botaniste du Dominion, 1925	1,806	128	231,168
Rapport de l'aviculteur du Dominion, 1927	6,500	64	416,000
Stations fédérales de démonstration—Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et Ile du Prince-Edouard—Rapport du surveillant en chef, 1927	2,000	88	176,000
Arbres et arbrisseaux d'ornement et plantes grimpantes (bulletin n° 89—nouvelle série)	10,110	56	566,160
Les plantes-racines au Canada—Classification, amélioration et production de la graine (bulletin n° 84—nouvelle série)	1,006	60	60,360
Fumiers et engrais chimiques—Nature, fonctions et application (bulletin n° 92—nouvelle série)	6,000	68	408,000
Les maladies des tomates (bulletin n° 51—nouvelle série)	5,000	20	100,000
La culture et l'emploi des racines (bulletin n° 94—nouvelle série)	8,011	40	320,440
Le fraisier et sa culture au Canada (bulletin n° 80—nouvelle série)	10,200	56	571,200
Fleurs annuelles—Liste de variétés pour certains emplois et pour certains districts (bulletin n° 60—nouvelle série)	10,080	56	564,480
Service de l'exploitation animale—Rapport de l'éleveur du Dominion, 1926-27	3,500	96	336,000
Laboratoire des recherches sur la rouille, Winnipeg, Man.	2,000	24	48,000
Les sols de l'Ile du Prince-Edouard (bulletin n° 100—nouvelle série)	4,000	20	80,000
Conseils pour la saison	224,000	64	*3,584,000
NORVÉGIEN			
Landbrugsmuligheder I Canada	10,000	32	320,000
Affaires extérieures—			
ANGLAIS			
Convention and Protocol between Canada and the United States regarding the Niagara Falls and the Niagara River, Ottawa, January 2, 1929	200	32	6,400
Convention signed at Washington, March 2, 1899, between Her Majesty and the United States of America relative to the Disposal of Real and Personal Property, etc.	500	8	4,000
St. Lawrence Waterway Project	1,100	64	*35,200
Proposals for a Multilateral Pact for the Renunciation of War, 1927-28	800	32	25,600
Passport, Canada	43,000	64	*1,376,000
British and Foreign Government Representatives in Canada, October, 1928	300	16	4,800
Proceedings of the Special Committee appointed to Inquire into the Development and Improvement of the St. Lawrence River	50	408	20,400
General Treaty for the Renunciation of War—Signed at Paris, August 27, 1928	150	8	1,200
Report of the Canadian Delegates to the Ninth Assembly of the League of Nations, September 3 to 26, 1928	200	24	4,800
A reporter	3,298,908	15,810	94,738,720

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	3,298,908	15,810	94,738,720
Affaires extérieures—Fin			
FRANÇAIS			
Rapport des délégués canadiens à la neuvième assemblée de la Société des Nations, du 3 au 26 septembre 1928	100	32	3,200
Convention et protocole entre le Canada et les Etats-Unis concernant les Chutes Niagara et la rivière Niagara, Ottawa, le 2 janvier 1929	100	20	2,000
Projet de canalisation du Saint-Laurent	500	64	*16,000
Propositions en vue d'un pacte multilatéral de renonciation à la guerre, 1927-28	300	32	9,600
Représentants des gouvernements britannique et étrangers au Canada, octobre 1928	100	16	1,600
Traité général de renonciation à la guerre—Signé à Paris le 27 août 1928	75	8	600
Finances—			
ANGLAIS			
Terms and Conditions of Tenders for Engraving, etc., Dominion Notes, Dominion Bonds, Postal Supplies, Customs and Excise Supplies and Trade and Commerce Revenue Stamps for His Majesty	500	16	8,000
List of Lost, Stolen and Destroyed Dominion of Canada Bonds including Bonds issued at New York, etc	15,000	96	*480,000
Estimates of Canada, 1929	700	110	77,000
Estimates of Canada, Supplementary, 1928-29	300	16	4,800
FRANÇAIS			
Exposé du budget, 16 février 1928	3,500	36	126,000
Santé—			
ANGLAIS			
Information for Young Women about Sex Hygiene (Publication No. 25)	5,000	8	40,000
Information for Parents—Teaching of Sex Hygiene to Children (Publication No. 26)	5,000	8	40,000
Regulations under the Food and Drugs Act	20,000	100	2,000,000
Manual for Guidance of Physicians (Publication No. 26)	10,000	32	320,000
Outline of the Principles used in the Construction of the Regulations of the Various Provinces of Canada governing the control of Communicable Diseases	8,000	64	512,000
Sanitation—Sewage Treatment for Isolated Houses and Small Institutions where Municipal Sewage is not Available (Publication No. 1)	3,000	64	*64,000
Maternal Mortality in Canada—Report of an enquiry made by the Department of Health, July 1, 1925, to July 1, 1926	2,500	72	180,000
Living in the Open Air	10,000	16	160,000
The Canadain Mother's Book (National Health—Publication No. 2)	50,023	164	8,203,772
Report of the Narcotic Division	10,000	24	240,000
Morphinism	8,000	36	288,000
A System of Diagnostic Standards in Tuberculosis	1,000	24	24,000
The Problem of the Narcotic Drug Addict	8,000	16	128,000
Medical Examination of Immigrants—Instructions to Medical Officers	1,000	52	52,000
The Little Blue Book (Home Series)—			
Beginning a Home in Canada—Publication No. 7	5,000	20	100,000
How to Build the Canadian House—Publication No. 8	5,000	16	80,000
How to Make our Canadian Home—Publication No. 9	5,000	48	240,000
How to Make Outpost Homes in Canada—Publication No. 10	5,000	56	280,000
How to Avoid Accidents and Give First Aid—Publication No. 11	10,000	48	*240,000
A reporter	3,491,606	17,124	108,659,292

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	3,491,606	17,124	108,659,292
Santé—Fin			
ANGLAIS—*Fin*			
The Little Blue Books (Household Series)—			
Canadians Need Milk—Publication No. 12	5,000	12	60,000
How We Cook in Canada—Publication No. 13	5,000	52	260,000
How to Manage Housework in Canada—Publication No. 14	5,000	48	240,000
How to Take Care of Household Waste—Publication No, 15	5,000	20	100,000
Household Cost Accounting in Canada—Publication No. 16	5,000	36	180,000
The Little Blue Books (Mother's Series)—			
The Canadian Mother's Book—Publication No. 1	10,000	164	1,640,000
How to Take Care of the Baby—Publication No. 3	5,000	24	120,000
How to Take Care of the Mother—Publication No. 4	10,000	48	*240,000
How to Take Care of the Children—Publication No. 5	5,000	40	200,000
How to Take Care of the Father and the Family—Publication No. 6	5,000	32	160,000
The Little Blue Books (National Series)—			
A Little Book for Women—Publication No. 38	10,000	36	360,000
Mother—A Little Book for Women—Publication No. 38	10,000	36	360,000
Mother—A Little Book for Men—Publication No. 39	20,000	80	800,000
Children not in their Own Homes—Publication No. 40	7,511	48	360,528
BILINGUES			
Abstracts of Current Public Health Literature—Extraits de publications courantes sur la santé publique—			
Abstract (March, 1928)	400	32	12,800
Abstract (April, 1928)	9,400	32	300,800
Abstract (May, 1928)	9,400	24	225,600
Abstract (June, 1928)	9,400	24	225,600
Abstract (July, 1928)	9,400	32	300,800
Abstract (August, 1928)	9,400	36	338,400
Abstract (September, 1928)	400	32	12,800
Abstract (November, 1928)	9,800	36	352,800
Abstract (December, 1928)	9,800	52	509,600
Abstract (January, 1929)	10,000	48	480,000
Abstract (February, 1929)	10,000	64	640,000
FRANÇAIS			
Hygiène (approvisionnement d'eau)—Alimentation en eau potable des maisons isolées et des petits établissements dépourvus d'aqueduc municipal (publication n° 17)	1,511	64	96,704
Comment former des dents saines (publication n° 30)	10,000	20	200,000
Loi concernant le ministère des Pensions et de la Santé Nationale	200	8	1,600
Hygiène—Traitement des matières souillées dans les maisons isolées et dans les petits établissements dépourvus d'égout municipal (santé nationale—publication n° 1)	1,500	36	54,000
Pateurisation du lait pour les centres peu peuplés (santé nationale—publication n° 36)	2,000	100	200,000
Maman—Une brochure pour les hommes (santé nationale—publication n° 39)	5,000	48	240,000
Les petits livres bleus (série nationale)—Maman—Une brochurette pour les femmes—publication n° 38	5,000	48	240,000
Les petits livers bleus (collection maternelle)—			
Comment prendre soin de bébé—publication n° 3	5,000	32	160,000
Comment élever les enfants—publication n° 5	5,000	56	280,000
Comment prendre soin de papa et de la famille—publication n° 6	5,000	40	200,000
Les petits livres bleus (collection domestique)—			
La cuisine canadienne—publication n° 13	3,000	72	216,000
Comment tenir maison au Canada—publication n° 14	5,000	68	340,000
Les ordures ménagères—publication n° 15	5,000	12	60,000
Les petits livres bleus (collection du foyer)—			
Comment construire une maison canadienne—publication n° 8	5,000	20	100,000
Comment fonder un foyer canadien—publication n° 9	5,000	20	100,000
Les foyers-vedettes au Canada—publication n° 10	5,000	24	120,000
A reporter	3,754,728	18,880	119,747,324

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	3,754,728	18,880	119,747,324
Chambre des Communes—			
ANGLAIS			
St. Lawrence Waterway Project	4,000	64	*128,000
An Act respecting the Departments of Health and Soldiers' Civil Re-Establishment	1,191	16	19,056
An Act to regulate the Sale and Inspection of Root Vegetables	1,191	16	19,056
Annual Report of the Board of Grain Commissioners for Canada, Crop Year ended August 31, 1927	240	48	11,520
Estimates of Canada, Supplementary, 1928-29	1,073	16	17,168
List of Acts, Session 1928	50	8	400
Index to the House of Commons Debates (Unrevised Edition), Session of 1928	3,666	120	439,920
Index to the Sixty-fifth Volume of the Journal of the House of Commons	29	84	2,436
Quebec Harbour Commissioners—Report on Investigation, January 16, 1928	500	8	4,000
Report of the Superintendent of Insurance of the Dominion of Canada, 1927 (Vol. I)	251	1,338	335,838
Railway Transportation—Members of the House of Commons, Canada, Sixteenth Parliament, 1929	300	44	13,200
List of Reports and Returns to be made to the House of Commons by Public Officers and Private Corporations, Session of 1929	400	8	3,200
General Treaty for the Renunciation of War—Signed at Paris, August 27, 1928	400	8	3,200
Estimates of Canada, 1929-30	1,000	112	112,000
Convention and Protocol between Canada and the United States regarding the Niagara Falls and the Niagara River—Signed at Ottawa, January 2, 1929	400	32	12,800
BILINGUES			
Canal Statistics, 1927—Statistique des canaux, 1927	212	64	13,568
Abstract of Statements of Insurance Companies in Canada, 1927—Relevé des états des compagnies d'assurance au Canada, 1927	163	384	62,592
List of Shipping, 1927—Liste des navires, 1927	116	272	31,552
List of Members of the House of Commons with their Constituencies and Post Office Addresses—Liste des membres de la Chambre des Communes avec les districts électoraux et adresses postales (Corrected to February 7, 1929)	300	64	19,200
List of Members of the House of Commons with their Constituencies and Post Office Addresses—Liste des membres de la Chambre des Communes avec les districts électoraux et adresses postales (Corrected to February 20, 1929)	500	64	32,000
FRANÇAIS			
Projet de canalisation du Saint-Laurent	1,500	32	48,000
Collection Northcliffe	50	486	24,300
Budget du Canada, supplémentaire, 1928-29	163	16	2,608
Rapport concernant les règlements établis conformément aux dispositions de la loi des pensions de vieillesse de 1927	150	12	1,800
Traité général de renonciation à la guerre—Signé à Paris le 27 août 1928	125	8	1,200
Budget du Canada, 1929-30	250	112	28,000
Convention et protocole entre le Canada et les Etats-Unis concernant les Chutes Niagara et la rivière Niagara—Signés à Ottawa le 2 janvier 1929	125	20	2,500
Immigration et Colonisation—			
ANGLAIS			
Farm Opportunities in Canada	211,750	32	6,776,000
Estimates for 1928-29	250	16	4,000
The Houseworker in Canada—Opportunities for Success, Work and Wages, Where to Go and What to Take	50,000	24	1,200,000
A reporter	4,035,073	22,408	129,116,438

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	4,035,073	22,408	129,116,438
Immigration et Colonisation—Fin			
ANGLAIS—*Fin*			
Information for Settlers	10,000	8	80,000
Norwegian-Danish Press Association—Excursion Through Western Canada	161	76	12,236
Land Settlement, Canada—Where to go for Advice	20,000	24	480,000
New Brunswick, Canada	10,000	16	160,000
Boy Settlement in Canada	30,500	32	976,000
The Houseworker in Canada—Opportunities for Success	25,000	24	600,000
FRANÇAIS			
Les avantages du Canada au point de vue agricole	25,000	32	800,000
Affaires des Sauvages—			
ANGLAIS			
Schedule of Indian Reserves in the Dominion of Canada (Part I)	800	80	64,000
Prize List	100	12	1,200
Assurance—			
ANGLAIS			
List of Insurance Companies Licensed to do Business in Canada under the Insurance Act,	14,000	40	*28,000
Statistical Report of Fire Losses in Canada	1,000	8	8,000
Annual Conference of the Association of Canadian Fire Marshals, etc.	200	8	1,600
List of Insurance Companies Licensed to do Business in Canada under the Insurance Act (Extract from the *Canada Gazette*, July 7, 1928)	700	16	11,200
Abstract of Statements of Loan and Trust Companies in Canada, 1927	500	24	12,000
The Insurance Act with an Index thereto, 1928	5,000	158	790,000
The Loan Companies Act and the Trust Companies Act	250	106	26,500
Annual Statement required from Canadian Companies Licensed to transact Business of Insurance, other than Life Insurance, in the Dominion of Canada	450	48	21,600
Annual Statement required from British and Foreign Companies licensed to transact Business of Insurance, other than Life Insurance, in the Dominion of Canada	1,250	32	40,000
Report of the Superintendent of Insurance of the Dominion of Canada, 1927 (Vol. I)	3,800	1,338	5,084,400
Schedule of Classification of Fire Insurance Risks for the Year ended December 31, 1927, and aggregate experience for the years 1923 to 1927, inclusive	2,200	12	26,400
List of Insurance Companies Licensed to do Business in Canada under the Insurance Act (Extract from the *Canada Gazette*, January 5, 1929)	700	20	14,000
Report of the Superintendent of Insurance of the Dominion of Canada, 1927—Loan and Trust Companies	300	180	54,000
An Act to amend the Insurance Act	1,000	8	8,000
List of Securities held by Insurance, Loan and Trust Companies in Canada, as at December 31, 1928	800	320	256,000
The Insurance Act and the Winding-up Act with Indexes thereto, etc.	600	200	120,000
BILINGUES			
Abstract of Statement of Insurance Companies in Canada, 1927—Relevé des états des compagnies d'assurance au Canada, 1927	6,750	384	2,592,000
A reporter	4,196,134	25,614	14,383,574

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	4,196,134	25,614	141,383,574
Intérieur—			
ANGLAIS			
Pacific Drainage—British Columbia and Yukon Territory, Climatic Year 1925-26 (Water Resources Paper No. 53)	1,800	234	421,200
Nineteenth Report of the Geographic Board—Decisions from April 1, 1924, to July 31, 1927	1,000	64	64,000
Camping in Canada	25,000	12	300,000
Tree-Planting on the Prairies of Manitoba, Saskatchewan and Alberta (Forest Service—Bulletin No. 1)	10,000	64	640,000
The Woodland Fairy	200,000	16	3,200,000
Forest Facts	15,000	24	360,000
School Programme	28,000	16	448,000
"The Trees of the Lord"	16,000	8	128,000
Geographic Board of Canada—Place-Names of Alberta	4,018	288	*578,592
An Act to provide for the Government of the Yukon Territory	500	32	16,000
The Preservation of Niagara Falls—Interim Report of the Special International Niagara Board	2,000	28	56,000
The Preparation of Pelts for the Market	25,000	12	300,000
Reports on Tests of the Relative Strength of Green-cut and Fire-killed Western Cedar Pole Timber (Forest Service—Circular No. 22)	3,011	16	48,176
Dominion Water Power and Reclamatoin Service—Annual Report, 1926-27	2,400	96	230,400
Wood Preservation in Canada	2,000	8	16,000
Timber Pathology in Relation to Wood Utilization in Canada	2,000	16	32,000
Tree Planting in the Prairie Provinces of Canada	2,000	16	32,000
The Kicking Horse Trail	25,000	48	1,200,000
Silvicultural Research in Canada	2,000	20	40,000
Avicraft in Forestry containing Air Operations for Forest Fire Protection	1,000	16	16,000
Pulp and Paper Research in Canada	2,000	16	32,000
Forest Fire Protection in Canada: Progress since 1923	2,000	16	32,000
Timber Physics Research in Canada	2,000	16	32,000
State Forests in Canada	2,000	16	32,000
The Forests of Canada—Their Extent, Character, Ownership, Management, Products and Probable Future	3,000	56	168,000
Softwood Resources in Canada	2,000	8	16,000
Timber Testing in Canada	3,000	48	144,000
Regulations governing the Issue of Leases to Dredge for Minerals in the Beds of Rivers in Manitoba, Saskatchewan, Alberta, etc.	3,000	8	24,000
Annual Report of the Director of the Geodetic Survey of Canada, 1926-27	1,200	32	38,400
Prince Edward Island	10,000	12	120,000
Prince Albert National Park	10,000	24	240,000
Rocky Mountain Circle Tour through Rocky Mountains, Yoho and Kootenay National Parks	50,000	8	400,000
Forest Facts	1,500	16	24,000
Arctic and Western Hudson Bay Drainage (and Mississippi Drainage in Canada, in Alberta, Saskatchewan, Manitoba and Western Ontario, Climatic Year 1925-26 (Water Resources Paper No. 54)	1,800	296	532,800
Annual Report of the Topographical Survey, 1926-27	700	40	28,000
Regulations for the Leasing and Administration of Lands containing Limestone, Granite, Slate, Marble, etc.	5,000	16	80,000
Regulations for the Disposal of Quartz Mining Claims on Dominion Lands in Manitoba, Saskatchewan, Alberta and the Northwest Territories (effective April 1, 1929)	10,000	64	640,000
The Hudson Bay Region	15,000	64	960,000
Convention and Protocol between Canada and the United States regarding the Niagara Falls and the Niagara River, Ottawa, January 2, 1929	1,800	32	57,600
National Parks of Canada—Report of the Commissioner, 1926-27	2,500	32	80,000
Report of the Director of Forestry, 1926-27	2,000	52	104,000
A reporter	4,694,363	27,520	153,294,742

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	4,694,363	27,520	153,294,742
Intérieur—Suite			
ANGLAIS—*Fin*			
Dominion Lands—Hand-Book—For the Information of the Public (Edition of June 15, 1928)	30,125	96	*1,446,000
The Migratory Birds Convention Act and Federal Regulations for the Protection of Migratory Birds	18,000	36	648,000
Guide to Fort Anne, Annapolis Royal, N.S.	10,130	16	162,080
Regulations for the Disposal of Quartz Mining Claims on Dominion Lands in Manitoba, etc.	5,000	40	200,000
Report of an Exploratory Trip in the Area covered by Halfway River and Prophet River Sheets (Topographical Survey Bulletin No. 61)	1,000	20	20,000
The Peace River Country, Canada	25,000	96	2,400,000
Precise Levelling in Nova Scotia, New Brunswick, and Prince Edward Island (Publication No. 16)	511	58	29,638
Regulations for the Disposal of Petroleum and Natural Gas Rights	6,100	32	195,200
Kootenay National Park and the Banff-Windermere Highway	25,000	48	1,200,000
Alberta and British Columbia Boundary (Part II) 1917 to 1921	1,011	176	177,936
Forestry Lessons	2,000	72	144,000
An Act respecting Forest Reserves and Parks	500	52	26,000
Yukon Quartz Mining Act (Consolidated for office purposes)	3,000	48	144,000
The Dominion Forest Reserves and Parks Act, etc.—Edition of September 1, 1928	1,000	128	128,000
Regulations for the Disposal of Quartz Mining Claims on Dominion Lands in Manitoba, Saskatchewan, Alberta and the Northwest Territories	5,000	40	200,000
Report on the Absorption of Moisture by Kiln-dried Lumber (Forest Service—Circular No. 23)	2,000	16	32,000
A Summary of Regulations and Departmental Rulings relating to Dominion Lands for the Guidance of Agents, Sub-Agents and other Officials (No. 20), Edition of October 15, 1928	1,000	96	96,000
Potash Regulations	3,000	16	48,000
The Conversion of Latitudes and Departures of a Traverse to Geodetic Differences of Latitude and Longitude (Geodetic Publication No. 25)	1,200	32	38,400
Regulations for the Disposal of Coal Mining Rights	3,000	16	48,000
Dominion Lands Act (Consolidated for office purposes only)	1,000	88	88,000
The Strength of Reinforced and Unreinforced Butter and Cheese Book (Forest Service—Circular No. 24)	5,000	8	40,000
The Dominion Water Power Act and Dominion Water Power Regulations, etc.	700	80	56,000
A Study of the Dominion Standard Yard and other Standards of Length (Topographical Survey—Bulletin No. 60)	500	40	20,000
Canada Natural Resources	10,000	32	320,000
Regulations for the Control and Management of the Waterworks System for the Town of Jasper	500	16	8,000
List of School Lands to be offered for Sale by Public Auction at—			
Provost, Alta., June 25, 1928	2,000	16	32,000
Coronation, Alta., June 28, 1928	2,500	24	60,000
Stettler, Alta., July 3, 1928	2,000	16	32,000
Grande Prairie, Alta., July 14, 1924	1,500	8	12,000
Red Deer, Alta., July 6, 1928	2,000	16	32,000
Drumheller, Alta., November 8, 1928	2,000	16	32,000
Youngstown, Alta., November 5, 1928	2,500	20	50,000
Cardston, Alta., November 22, 1928	1,500	8	12,000
Nanton, Alta., November 24, 1928	1,500	8	12,000
Lethbridge, Alta., November 19, 1928	2,000	16	32,000
Calgary, Alta., November 13, 1928	2,000	16	32,000
Vulcan, Alta., November 16, 1928	2,000	8	16,000
North Battleford, Sask., March 28, 1929	2,000	20	40,000
Punnichy, Sask., March 21, 1929	1,500	8	12,000
Carlyle, Sask., March 25, 1929	2,000	8	16,000
Regina, Sask., March 22, 1929	2,000	8	16,000
Assiniboia, Sask., April 1, 1929	2,500	20	50,000
A reporter	4,889,140	29,154	161,697,996

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	4,889,140	29,154	161,697,996
Intérieur—fin			
ANGLAIS—*Fin*			
Saskatoon, Sask., April 1, 1929	2,000	16	32,000
Prince Albert, Sask., April 1, 1929	2,000	16	32,000
Swift Current, Sask., March 21, 1929	2,000	16	32,000
Biggar, Sask., March 25, 1929	2,000	16	32,000
Moose Jaw, Sask., March 25, 1929	2,500	16	40,000
Kerrobert, Sask., April 9, 1929	2,000	16	32,000
Wadena, Sask., April 11, 1929	2,000	16	32,000
Humboldt, Sask., April 9, 1929	2,000	8	16,000
Melfort, Sask., April 4, 1929	2,000	16	32,000
Rosetown, Sask., April 4, 1929	2,500	24	60,000
Weyburn, Sask., March 27, 1929	2,000	16	32,000
Davidson, Sask., March 30, 1929	1,500	8	12,000
Shaunavon, Sask., April 5, 1929	2,500	24	60,000
Maple Creek, Sask., March 18, 1929	2,000	16	32,000
Wolseley, Sask., March 20, 1929	1,500	8	12,000
Yorkton, Sask., March 18, 1929	2,000	16	32,000
Natural Resources, Canada	482,525	44	*494,100
Geographic Board of Canada—Decisions	1,158	20	*7,720
Publications of the Dominion Astrophysical Observatory	5,511	162	*99,420
FRANÇAIS			
Dix-huitième rapport de la Commission de géographie du Canada, contenant toutes les décisions jusqu'au 31 mars, 1924	506	412	208,472
Le thuya (cèdre de l'est)	2,000	8	16,000
Le pin Murray	2,000	8	16,000
Le pin gris	2,000	8	16,000
L'épinette de Sitka	2,000	8	16,000
Programme scolaire	9,600	16	153,600
Le thuya géant	2,000	8	16,000
Le pin à bois lourd	2,000	8	16,000
Le sapin baumier	2,000	8	16,000
La préparation des peaux pour le commerce	5,000	12	60,000
Loi de la convention concernant les oiseaux migrateurs et règlements fédéraux pour la protection des oiseaux migrateurs	2,500	40	100,000
La région de la Rivière-la-Paix, Canada	7,500	100	750,000
Service administratif des terres fédérales—Renseignements pour le public, 15 juin 1928	3,000	72	216,000
Ressources naturelles, Canada	123,525	44	*494,100
Justice—			
ANGLAIS			
Factum	670	396	*32,300
Reference *re* Water Powers	123	12	1,476
Travail—			
ANGLAIS			
The Recidivist Group and Custodial Care	1,000	8	8,000
Proceedings of the Sixth Canadian Conference on Child Welfare, Vancouver, B.C., May 23 to 26, Victoria, B.C., May 27, 1927	1,200	208	249,600
Sex Education in the Child Welfare Program	1,000	8	8,000
An Old Age of Comfort and Happiness is Guaranteed by the Steady Income of Canadian Government Annuities	30,011	48	*480,176
Labour Organization in Canada—Seventeenth Annual Report, 1927	5,000	312	1,560,000
Choosing a Life Work—Bricklaying	6,000	16	96,000
Recreation—A Suggested National Program	1,000	8	8,000
Choosing a Life Work—Carpentry	6,000	20	120,000
A reporter	5,628,469	31,416	167,476,960

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	5,628,469	31,416	167,476,960
Travail—Fin			
ANGLAIS—*Fin*			
What Technical Schools have done to Meet the Recommendations of the Royal Commission on Technical Education	250	8	2,000
Unemployment, Sickness and Invalidity Insurance in Canada—Report of Committee adopted by House of Commons	1,000	16	16,000
League of Nations International Labour Organization—Eleventh Session of the International Labour Conference	300	32	9,600
Seventh Report on Organization in Industry, Commerce and the Professions in Canada, 1928	2,200	128	281,600
Choosing a Life Work—Stenography	6,000	20	120,000
Choosing a Life Work—Office Work—General	6,000	20	120,000
First Annual Report on Co-Operation Associations in Canada, 1928	2,000	80	160,000
Report of Board in Dispute between the Quebec Railway, Light and Power Company and its Motormen and Conductors, etc	100	8	800
Wages and Hours of Labour in Canada, 1920 to 1928 (Supplement to the *Labour Gazette*, January, 1929)	17,950	208	*1,866,800
Prices in Canada and other Countries, 1928 (Supplement to the *Labour Gazette*, January, 1929)	16,950	72	*610,200
Index to the *Labour Gazette*, Vol. XXVIII, 1928	11,000	36	396,000
Twenty-First Report of the Registrar of Boards of Conciliation and Investigation of Proceedings under the Industrial Disputes Investigation Act, March 31, 1927-28	300	36	10,800
First Report of the Administration of Old Age Pensions in Canada	250	20	5,000
Fourth Report of the Registrar of the Combines Investigation Act of Proceedings under The Combines Investigation Act, 1923 (1926-27)	100	8	800
Strikes and Lockouts in Canada and other Countries, 1928	850	32	27,200
Factum	200	182	36,400
Tenth Report of the Employment Service Branch of the Department of Labour, Canada, on the Operations Under the Employment Offices Co-ordination Act, 1927-28	250	16	4,000
Ninth Report of the Technical Education Branch of the Department of Labour, Canada, on the Operations of the Technical Education Act assented to July 7, 1919, 1927-28	4,700	56	263,200
The *Labour Gazette*, nos 4 à 12, vol. XXVIII, et nos 1 à 3, Vol. XXIX	133,464	1,450	*16,134,372
Vocational Education	15,200	84	*332,400
FRANÇAIS			
Législation ouvrière au Canada, 1926	311	64	19,904
L'assurance—chômage, maladie, invalidité au Canada—rapport d'une commission parlementaire adopté par les Communes	200	16	3,200
Index—*Gazette du Travail*, Volume XXVII, 1927	1,800	48	86,400
Une vieillesse de confort et de bonheur	10,000	16	160,000
Dix-septième rapport annuel sur les associations ouvrières au Canada, 1927	900	312	280,800
L'organisation internationale du travail de la Société des Nations	100	32	3,200
Prix au Canada et à l'étranger, 1928, (Supplément à la *Gazette du Travail*, janvier 1929)	2,550	72	*91,800
Salaires et heures de travail au Canada, 1920 à 1928 (Supplément à la *Gazette du Travail*, janvier 1929)	2,550	208	*265,200
Septième rapport sur l'organisation de l'industrie du Commerce et des professions libérales au Canada, 1928	300	130	39,000
Premier rapport annuel sur les sociétés coopératives au Canada, 1928	300	84	25,200
La *Gazette du Travail*, nos 3 à 12. vol. XXVIII, et nos 1 et 2, vol. XXIX	24,775	1,560	*3,160,700
A reporter	5,891,319	36,470	192,009,536

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	5,891,319	36,470	192,009,536
Bibliothèque du Parlement—			
BILINGUES			
Supplementary Catalogue to the Library of Parliament, 1927—Supplément annuel au catalogue de la bibliothèque du parlement, 1927	550	188	103,400
Extract from Annual Supplement to the Catalogue of the Library of Parliament, 1927—Extrait du Supplément annuel au catalogue de la bibliothèque du parlement, 1927	250	40	10,000
Marine et Pêcheries—			
ANGLAIS			
Abridged Edition of Tide Tables for Charlottetown, P.E.I., Pictou, N.S., and Strait of Canso, with Tidal Differences for Northumberland Strait, 1929	3,011	32	96,352
Abridged Edition of Tide Tables for Quebec, and Father Point, with Tidal Differences for the St. Lawrence, 1929	5,011	32	160,352
Abridged Edition of Tide Tables for St. John, N.B., with Tidal Differences for the Bay of Fundy, and Time of High Water at Windsor, N.S., 1929	19,011	64	*608,352
List of Lights and Fog-Signals on the Atlantic Coast including the Gulf of St. Lawrence to Head of Ocean Navigation of the Dominion of Canada—Corrected to April 1, 1928	1,811	330	597,630
List of Lights and Fog-Signals of the Dominion of Canada on the Pacific Coast and the Rivers and Lakes of British Columbia—Corrected to April 1, 1928	1,011	84	84,924
List of Lights and Fog-Signals on the Inland Waters (West of Montreal and East of British Columbia) of the Dominion of Canada—Corrected to April 1, 1928	1,211	160	193,760
Tide Tables and Information, connected with the Ship Channel from Father Point to Montreal, 1928	811	110	89,210
Regulations for the River St. Lawrence from Father Point to the Victoria Bridge, at Montreal	500	16	8,000
Abridged Edition of Tide Tables for Vancouver and Sand Heads, B.C., and Slack Water for First Narrows and Active Pass with Tidal Differences for the Strait of Georgia, 1929	12,000	48	576,000
Report of the Royal Commission Investigating the Fisheries of the Maritime Provinces and the Magdalen Islands	500	128	64,000
Tide Tables for the Eastern Coast of Canada, 1929	14,229	96	1,365,984
Abridged Edition of Tide Tables for Prince Rupert, B.C., with Tidal Differences for the Northern Coasts of British Columbia, etc	5,000	24	120,000
Tide Tables for the Pacific Coast of Canada, 1929	32,000	80	2,560,000
Catalogue of Marine Charts Sailing Directions and Tidal Informations issued by the Canadian Hydrographic Service, etc.—Corrected to April, 1928	3,500	44	154,000
By-Laws of the Pilotage District of Quebec	200	40	8,000
Radio Stations of Canada, 1927-28—Final Supplement to Official List	1,000	16	16,000
Index to Notice to Mariners, 1927 (Nos. 1 to 98 inclusive)	150	16	2,400
Report of the International Fisheries Commission appointed under the Northern Pacific Halibut Treaty	750	24	18,000
Results of Observations at the Canadian Magnetical Observations, Agincourt and Meanook, 1923	300	48	14,400
Rules of the Roads for the Great Lakes, etc	500	20	10,000
International Rules of the Road	500	24	12,000
Special Fishery Regulations for the Province of British Columbia	3,000	52	156,000
Special Fishery Regulations for the Province of Nova Scotia	3,000	64	192,000
Fundamental Principles of Chemistry and Physics (Bulletin No. XI)	1,325	48	63,600
Special Fishery Regulations for the Province of Manitoba	1,500	36	54,000
A reporter	6,003,950	38,334	199,347,90[illegible]

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	6,003,950	38,334	199,347,900
Marine et Pêcheries—Fin			
ANGLAIS—*Fin*			
International Radiotelegraph Convention of Washington, 1927	2,500	120	300,000
An Act respecting Fisheries and Fishing	500	28	14,000
Special Fishery Regulations for the Provinces of Saskatchewan and Alberta and the Territories North thereof (Office Consolidation)	2,500	40	100,000
Special Fishery Regulations for the Province of Ontario (Office Consolidation)	1,000	32	32,000
Special Fishery Regulations for the Province of New Brunswick (Office Consolidation)	2,500	48	120,000
Special Fishery Regulations for the Province of Prince Edward Island (Office Consolidation)	1,500	36	54,000
Special Fishery Regulations for the Province of Quebec (Office Consolidation)	1,000	40	40,000
Annual Report on Fish Culture, 1927	600	36	21,600
Report of the Royal Commission to Inquire into Pilotage in British Columbia Waters	250	16	4,000
Annual Report of the Radio Branch, 1927-28	500	32	16,000
Special Fishery Regulations for Yukon Territory (Office Consolidation)	500	32	16,000
Official List—Radio Stations of Canada	1,500	96	144,000
Report of the Royal Commission to Inquire into Pilotage in British Columbia Waters	250	16	4,000
Canadian Rules and Regulations relating to the Examination of Masters and Mates of Coasting and Inland Vessels, 1924 (Official Copy)	300	24	7,200
Index to Notice to Mariners, 1928 (Nos. 1 to 100 inclusive)	100	16	1,600
List of Lights and Fog-Signals on the Inland Waters (West of Montreal and East of British Columbia) of the Dominion of Canada—Corrected to March 1, 1929	1,111	160	177,760
List of Lights and Fog-Signals of the Pacific Coast and the Rivers and Lakes of British Columbia—Corrected to March 1, 1929	1,011	84	84,924
Tables of Hourly Direction and Velocity of the Currents and Time of Slack Water in the Bay of Fundy and its Approaches	5,000	16	80,000
Official List of Radio Stations of Canada, 1929 Edition (Supplement No. 1)	1,500	16	24,000
Discoloration of Halibut (Bulletin No. XII)	1,000	28	28,000
Quarterly Bulletin of Sea Fishery Statistics	3,000	64	*48,000
Monthly Record of Meteorological Observations	8,477	582	*704,802
BILINGUES			
List of Shipping, 1927—Liste des navires, 1927	700	272	190,400
Supplement to List of Vessels, 1927—Supplément à la liste des navires, 1927	1,861	56	*14,888
FRANÇAIS			
Liste officielle des stations de radio au Canada, 30 juin 1927	1,000	60	60,000
Loi relative aux viandes et conserves alimentaires et règlement établis sous son empire, etc	500	20	10,000
Rapport de la Commission Royale chargée de l'investigation relative aux pêches propres aux Provinces Maritimes et aux Iles de la Madeleine	500	138	69,000
Loi relative à l'inspection des poissons, etc	500	24	12,000
Règlements internationaux pour prévenir les abordages	500	20	10,000
Règlements de pêche particuliers à la province de la Nouvelle-Ecosse	200	68	13,600
A reporter	6,046,310	40,554	201,749,674

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	6,046,310	40,554	201,749,674
Mines—			
ANGLAIS			
Report of the Canadian Arctic Expedition, 1913-18 (Vol. IV: Botany, Part B)	4,506	30	135,180
Oil Prospects near Bragg Creek, Alta	500	24	12,000
Milling Plants in Canada	1,000	8	8,000
Annual Report of the Explosives Division of the Department of Mines, 1927	2,000	24	48,000
Contributions to Canadian Palæontology (Bulletin No. 49)	1,511	80	120,880
Investigations in Ceramics and Road Materials, 1926	4,000	72	288,000
Investigations of Fuels and Fuel Testing, 1926 (Part I)	500	92	46,000
Investigations of Fuels and Fuel Testing, 1926 (Part II)	500	56	28,000
Investigations of Mineral Resources and the Mining Industry, 1926	4,011	88	352,968
Interim Report of the Dominion Fuel Board, 1923	1,150	32	36,800
Natural Gas and Petroleum Wells	1,500	16	24,000
Geology of Anticosti Island (Memoir 154)	1,006	490	492,940
Silica in Canada—Its Occurrence, Exploitation and Uses—Part II. Western Canada	4,011	64	256,704
Gold Mines in Canada (List No. 2-1)	1,000	8	8,000
Investigations in Ore Dressing and Metallurgy, 1926	4,168	138	575,184
Investigations of Fuels and Fuel Testing, 1926	4,000	148	592,000
Archæological Investigations in Bering Strait, 1926	100	16	1,600
The Lepturini of America North of Mexico—Part I (Bulletin No. 52)	1,000	86	86,000
Restoration of Totem-Poles in British Columbia (Reprinted from Annual Report, 1926)	100	8	800
The Mineral Industries of Canada reach from Coast to Coast	2,800	20	56,000
Uren Prehistoric Village Site, Oxford County, Ont	1,000	106	106,000
National Museum of Canada—Annual Report of 1926 (Bulletin No. 50)	3,500	128	448,000
Commercial Bent Grasses (Agrostis in Canada)—Reprinted from Annual Report for 1926, National Museum of Canada	300	36	10,800
Oil and Gas in Western Canada (Economic Geology Series No. 5)	2,511	160	401,760
Publications of the Geological Survey and National Museum of Canada, Ottawa	1,000	16	16,000
Report of the Canadian Arctic Expedition, 1913-18 (Vol. XV: Eskimo Language and Technology, Part A)	5,011	136	681,276
Advisory Board on Tariff and Taxation—Record of Public Sitting (References 3 and 44)—Coal and Coke, November 21, 22 and 23, 1928	1,000	208	208,000
The Geology of North Mountain, Cape Breton	200	36	7,200
Summary Report, 1927, Part C	2,821	128	361,088
The National Museum of Canada (Reprinted from Annual Report for 1926)	1,000	64	64,000
Diatomite—Its Occurrence, Preparation and Uses	4,000	198	792,000
Price List of Mines Branch Publications	1,000	10	10,000
Summary Report, 1927, Part A	2,961	80	236,880
Summary Report, 1927, Part B	3,026	104	314,704
Dominion Fuel Board—Second Progress Report, 1923-1928	25,000	60	1,500,000
FRANÇAIS			
Avantages qu'offrirait l'isolation thermique de votre maison (deuxième édition)	5,000	24	120,000
Rapport annuel de la division des explosifs du ministère des Mines, 1927	1,000	24	24,000
Liste des publications françaises du ministère des Mines	800	8	6,400
La région de Saint-Urbain, district de Charlevoix, P.Q. (mémoire 152)	1,007	76	76,532
A reporter	6,147,810	43,656	210,303,370

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	6,147,810	43,656	210,303,370
Défense Nationale—			
ANGLAIS			
Index to General Orders, 1927	2,400	16	38,400
Air Regulations, 1920, with Amendments to December 31, 1927	2,000	48	96,000
Proceedings at the Dedication of the Monument erected by the Government of Canada in Honour of the Citizens of the United States who served in the Canadian Army and gave their Lives in the Great War, 1914-18	511	20	10,220
Index to Militia Orders, 1927	2,411	20	48,220
Memorandum for Camps of Instruction, 1928—Part I. Training	5,000	88	440,000
The Canadian Navy List, June, 1928 (Corrected to May 22, 1928)	156	40	6,240
Royal Canadian Air Force—Sequence of Flying Instruction, 1928	3,000	16	48,000
Regulations for Rifle Associations, 1924	1,150	40	46,000
Report on Civil Aviation and Civil Government Air Operations, 1927	2,500	96	240,000
List of Officers—Militia Service and Air Service, July, 1928—Part I (Corrected to July 1, 1928)	1,200	384	460,600
Regulations for the Cadet Service of Canada, 1928	3,000	62	186,000
An Act respecting the Militia and Defence of Canada	6,000	32	192,000
Royal Canadian Air Force—Information relating to Pay, Allowances, Qualifications, General Conditions of Service, Future Prospects, etc., of Airmen	3,000	16	48,000
Priced List of Stores authorized for use by the Canadian Militia, Rifle Associations and Cadet Corps—			
Small Arm Instructional Stores, etc. (Section B3)	400	16	6,400
Oil Paints, Chemical and their Containers (Section H1), 1928	400	8	3,200
Surveying and Drawing Instruments and Watches (Section V2) 1928	500	16	8,000
Harness, Saddlery and Packsaddlery (Section D1)	500	16	8,000
Barrack and Hospital Equipment (Section K), 1928	500	8	4,000
Barrack and Hospital Equipment (Section L), 1928	500	16	8,000
Regulations and Instructions for the Clothing of the Non-Permanent Active Militia, 1928—Reprint with Amendments to December 31, 1928	2,000	40	80,000
The Canadian Navy List for February, 1929 (Corrected to February, 1929)	200	40	8,000
Militia Orders, 1928-29	242,650	574	*1,369,000
Militia General Orders, 1928-29	69,150	400	*832,800
FRANÇAIS			
Rapport sur l'aviation civile et les opérations aériennes du gouvernement civil, 1927	1,000	80	80,000
Règlements concernant les services des cadets du Canada, 1928	1,000	56	56,000
Ordres de la milice, 1928-29	13,600	678	*73,000
Orderes généraux de la milice, 1928-29	1,900	220	*22,000
Galerie Nationale du Canada—			
ANGLAIS			
Catalogue, 1928	1,011	208	210,288
Conseil consultatif national des recherches—			
ANGLAIS			
Report of the President and Financial Statement, 1926-27	3,000	144	432,000
The Storage of Apples in Air-cooled Warehouses in Nova Scotia, (Report No. 23)	4,000	24	96,000
An Experimental Study of Sieving (Report No. 22)	1,000	22	22,000
A reporter	6,523,449	47,100	215,481,738

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	6,523,449	47,100	215,481,738
Revenu National—			
ANGLAIS			
Customs Statistical Classification (Imports) in effect April 1, 1928	2,500	116	290,000
Customs Statistical Classification (Exports) in effect April 1, 1928	2,500	20	50,000
Memorandum No. 87—Supplement "A"	10,000	32	*160,000
Memorandum No. 107	8,000	20	160,000
Customs-Excise—List of Forms, April 1, 1928	1,200	32	38,400
An Act to Authorize the Levying of a War Tax upon Certain Incomes	4,000	32	128,000
Official List of Licensed Manufacturers and Bonded Warehouses, 1928-29	1,100	72	79,200
Regulations in respect to Tobacco and Cigars for Guidance of Dealers and others concerned	5,000	8	40,000
Circular No. 661-C	6,000	104	624,000
An Act to Amend the Customs Tariff	1,200	16	19,200
An Act to Supplement the Revenue required to meet War Expenditures	400	36	14,400
Circular No. 679-C	4,500	8	36,000
The Customs Act (Office Consolidation)	3,000	100	300,000
Customs Sale, Wednesday, November 21, 1928	550	8	4,400
Canada Customs Tariff, 1907, with Amendments, September 15, 1928 (Office Consolidation)	2,700	308	831,600
An Act to amend The Special War Revenue Act, 1915	100	16	1,600
Memorandum No. 188	14,000	24	*112,000
Factum	50	68	3,400
Memorandum No. 149	10,000	24	240,000
An Act to Supplement the Revenue required to meet War Expenditures	500	40	2,000
Denatured Alcohol and Specially Denatured Alcohol, February, 1929	4,000	16	64,000
Canada Gazette Supplement	500	8	4,000
The National Revenue Review, April, 1928. to March, 1929	75,000	296	*1,850,400
FRANÇAIS			
Alcool dénaturé et alcool spécialement dénaturé (circulaire nº 488C—revisée)	1,000	16	16,000
Mémoire nº 87—Supplément "A"	2,000	16	32,000
Loi portant autorisation de lever un inpôt de guerre sur certains revenus	10,000	32	320,000
Règlements concernant le tabac et les cigares pour la gouverne des marchands et autres interessés	1,500	8	12,000
Mémoire nº 2—revisé	1,500	16	24,000
Loi modifiant le tarif des douanes	700	16	11,200
Mémoire nº 77	1,000	20	20,000
Mémoire nº 107	1,000	32	32,000
Mémoire nº 132	1,000	8	8,000
Mémoire nº 135	1,000	8	8,000
Mémoire nº 149	7,000	24	168,000
La Revue du Revenu National, avril 1928, à mars 1929	14,400	292	*350,400
Bureau des brevets et des droits d'auteurs—			
ANGLAIS			
An Act respecting Trade Marks and Industrial Designs	300	20	6,000
An Act respecting Copyright	1,000	36	36,000
Patent and Copyright Office of Canada—Rules and Forms	1,000	16	16,000
An Act respecting Trade Marks and Industrial Designs	2,000	24	48,000
The Patent Act—Revised Statutes of Canada, 1927	5,000	32	160,000
An Act respecting Copyright	1,000	36	36,000
Rules and Forms	3,000	16	48,000
The Canadian Patent Office Record	54,594	3,914	*3,957,154
A reporter	6,790,243	53,086	225,843,092

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	6,790,243	53,086	225,843,092
Bureau des brevets et des droits d'auteurs—Fin			
FRANÇAIS			
Bureau des brevets du Canada—Règles et règlements et formules —En vigueur le 1er septembre 1923	1,000	32	32,000
Loi concernant les marques de commerce et les dessins de fabrique	1,250	64	*40,000
Bureau des brevets et des droits d'auteur—Règlements et formules	500	20	10,000
Loi concernant le droit d'auteur	500	36	18,000
Acte des brevets—Statuts refondus du Canada, 1927	2,000	32	64,000
Pensions et Santé Nationale—			
ANGLAIS			
Government Insurance for All who Served	80,000	24	*640,000
An Act respecting the Department of Pensions and National Health	500	8	4,000
Pay and Allowance Rates, September 1, 1928	150	32	4,800
An Act to provide Pensions to or in respect of Members of the Canadian Naval, Military and Air Forces	1,000	48	48,000
Regulations of the Department of Pensions and National Health	1,000	40	*20,000
BILINGUES			
Abstracts of Current Public Health Literature—Extraits de publications courantes sur la santé publique	19,200	68	*653,600
FRANÇAIS			
Assurance du gouvernement en faveur de tous ceux qui ont fait du service	8,000	16	*64,000
Postes—			
ANGLAIS			
Number of Householders at Rural Post Offices and on Rural Routes in the Maritime Provinces (Third Revision)	1,200	48	57,600
Useful Information for Postmasters in charge of Post Offices on the Revenue Basis, 1928	12,000	178	2,136,000
Schedule of Mail Trains and Water Services—East of Port Arthur (Eastern Districts), 1928	1,100	144	158,400
Schedule of Mail Trains and Water Services—West of Port Arthur, June, 1928	1,200	144	172,800
Schedule of Mail Trains and Water Services—East of Port Arthur (Central Districts), June, 1928	1,400	144	201,600
Alberta, British Columbia and Yukon Territory Distribution List, 1928	2,000	134	268,000
Postal Information, 1928	335,700	24	8,056,800
Schedule of Mail Trains and Water Services—East of Port Arthur (Eastern Districts), October, 1928	1,100	152	167,200
Schedule of Mail Trains and Water Services—West of Port Arthur, October, 1928	1,200	144	172,800
Schedule of Mail Trains and Water Services—East of Port Arthur (Central Districts), October, 1928	1,400	144	201,600
Postal Note Rules and Regulations—For Postmasters at Non-Accounting Offices	1,000	20	20,000
Canada Official Postal Guide, 1929	17,605	604	10,633,420
Canada Official Postal Guide, 1929—Part I	3,805	224	852,320
Canada Official Postal Guide, 1929—Part II	35	376	13,160
Number of Householders at Rural Post Offices and on Rural Routes in the Western Provinces (Third Revision)	2,000	68	136,000
Monthly Distribution List, 1928-29	42,366	60	*257,152
Monthly Supplement to Canadian Official Postal Guide, 1928-29	131,000	192	*2,096,800
Monthly Supplement to Canadian Official Postal Guide and Money Order Information, 1928-29	70,600	266	*1,564,600
A reporter	7,532,054	56,572	254,607,744

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	7,532,054	56,572	254,607,744
Postes—Fin			
BILINGUES			
Number of Householders at Rural Post Offices and on Rural Routes in Quebec Province (Third Revision)—Nombre de chefs de maison par bureaux de poste ruraux et routes de distribution rurale de la province de Québec (troisième édition—revue et corrigée)	1,100	64	70,400
FRANÇAIS			
Le Service postal illustré	75,000	16	1,200,000
Liste des bureaux de mandats de poste du Dominion du Canada, 1er janvier, 1928	2,511	116	291,276
Renseignements postaux, 1928	80,600	24	1,934,400
Règlements relatifs aux bons de poste—A l'usage des maîtres de poste des bureaux non-comptables	250	20	5,000
Renseignements utiles pour les maîtres de poste des bureaux à commission, Ottawa, 1928	3,000	188	564,000
Guide officiel du service postal canadien, 1929	4,345	866	3,762,770
Supplément mensuel au guide officiel du service postal canadien, 1928-29	30,000	148	*370,000
Supplément mensuel au guide officiel du service postal canadien et renseignements sur les mandats de poste, 1928-29	19,200	264	*422,400
†*Impressions et papeterie publiques*—			
ANGLAIS			
Child Welfare Legislation in Canada, 1926-27	1,000	24	24,000
National Research Council—Report of the President and Financial Statement, 1926-27	150	144	21,600
Forest Facts	125	24	3,000
Rust Research Laboratory, Winnipeg, Man.—Reports of Dr. D. L. Bailey and Dr. C. H. Goulden	125	24	3,000
Farm Opportunities in Canada	125	32	4,000
Pacific Drainage—British Columbia and Yukon Territory, Climatic Year 1925-26 (Water Resources Paper No. 53)	125	234	29,250
Nineteenth Report of the Geographic Board—Decisions from April 1, 1924, to July 31, 1927	250	64	16,000
Experimental Sub-Station, Beaverlodge, Alta.—Report of the Superintendent, 1926	125	96	12,000
Some Flowering Bulbs (Bulletin No. 95—New Series)	125	60	7,500
Camping in Canada	125	12	1,500
Tree—Planting on the Prairies of Manitoba, Saskatchewan and Alberta (Forest Service—Bulletin No. 1)	150	64	9,600
The Canadian Record of Performance for Pure-Bred Poultry, 1926-27—Regulations, Standards and Records of Fowls qualified for Certificates (Report No. 8)	125	100	12,500
Special Election Instructions for certain By-Elections with a Discussion of the Rights and Obligations of Candidates (Book A), February 1, 1928	100	232	23,200
Experimental Farm, Brandon, Man.—Report of the Superintendent, 1927	125	72	9,000
The Woodland Fairy	125	16	2,000
Proceedings of the Sixth Canadian Conference on Child Welfare, Vancouver, B.C., May 23 to 26, Victoria, B.C., May 27, 1927	150	208	31,200
Eighth Annual Live Stock Market and Meat Trade Review, 1927	150	80	12,000
Trade of the African Sub-Continent	150	88	13,200
List of Licensed Elevators and Warehouses in the Western Grain Inspection Division, 1927-28	150	160	24,000
Experimental Station, Scott, Sask.—Report of the Superintendent, 1927	125	80	10,000
A reporter	7,751,685	60,092	263,496,540

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	7,751,685	60,092	263,496,540
†*Impressions et papeterie publiques*—Suite			
ANGLAIS—*Suite*			
Manufactures of the Non-Ferrous Metals in Canada, 1926	150	90	13,500
Experimental Farm, Indian Head, Sask.—Report of the Superintendent, 1927	125	56	7,000
Information for Settlers	125	8	1,000
Experimental Station, Harrow, Ont.—Report of the Superintendent, 1927	125	48	6,000
Insects of the Flower Garden and their Control (Bulletin No. 99—New Series)	125	56	7,000
The Houseworker in Canada—Opportunities for Success, Work and Wages, Where to Go and What to Take	125	24	3,000
Royal Canadian Air Force—Sequence of Flying Instruction, 1928	125	16	2,000
List of Acts, 1928	100	8	800
Annual Statistics of Fruit and Floriculture, 1927	125	20	2,500
Dominion Water Power and Reclamation Service—Annual Report, 1926-27	150	96	14,400
Wood Preservation in Canada	150	8	1,200
Timber Pathology in Relation to Wood Utilization in Canada	150	16	2,400
Tree Planting in the Prairie Provinces of Canada	150	16	2,400
Manual for Guidance of Physicians (Publication No. 28)	125	32	4,000
Regulations for Rifle Associations, 1924	1,150	40	46,000
The Artificial Brooding of Chicks	150	16	2,400
Trading with Colombia and Venezuela with Notes on Curaçao	150	48	7,200
The Origin and Quality of Commercial Live Stock marketed in Canada, 1927 (Report No. 8)	150	48	7,200
Soybeans in Canada (Pamphlet No. 93—New Series)	125	16	2,000
An Act respecting Trade Marks and Industrial Designs	500	20	10,000
Experimental Station, Morden, Man.—Report of the Superintendent, 1927	125	68	8,500
The Kicking Horse Trail	150	48	7,200
Report of the Dominion Animal Husbandman, 1926-27	150	96	14,400
List of Wholesale Dealers in Fruits and Vegetables in Canada (Revised Edition), 1928 (Bulletin No. 101)	150	40	6,000
Report on Civil Aviation and Civil Government Air Operations, 1927	150	96	14,400
Catalogue of Official Publications of the Parliament and Government of Canada, April, 1928	3,000	48	144,000
Labour Organization in Canada—Seventeenth Annual Report, 1927	125	312	39,000
School Programme	125	16	2,000
Choosing a Life-Work—Bricklaying	150	16	2,400
"The Trees of the Lord"	150	8	1,200
St. Lawrence Waterway Project	625	32	20,000
Report of the Royal Commission Investigating the Fisheries of the Maritime Provinces and the Magdalen Islands	325	128	41,600
An Act respecting the Departments of Health and Soldiers' Civil Re-Establishment	675	16	10,800
An Act to regulate the Sale and Inspection of Root Vegetables	675	16	10,800
Statistical Report of Fire Losses in Canada, 1927	150	8	1,200
Sheep Husbandry in Canada (Bulletin No. 75—New Series)	125	112	14,000
Experimental Station, Charlottetown, P.E.I.—Report of the Superintendent, 1927	125	64	8,000
Geographic Board of Canada—Place—Names of Alberta	280	144	40,320
The Preservation of Niagara Falls—Interim Report of the Special International Niagara Board	150	28	4,200
Choosing a Life Work—Carpentry	150	20	3,000
Official List of Licensed Manufacturers and Bonded Warehouses, 1928-29	150	72	10,800
Annual Report of the Board of Grain Commissioners for Canada, Crop Year ended August 31, 1927	285	48	13,680
Regulations under the Food and Drugs Act	125	100	12,500
A reporter	7,763,875	62,310	264,068,540

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	7,763,875	62,310	264,068,540
†*Impressions et papeterie publiques*—Suite			
ANGLAIS—*Suite*			
Memorandum for Camps of Instruction, 1928—Part I. Training	150	88	13,200
Estimates of Canada, Supplementary, 1928-29	450	16	7,200
Buttermaking on the Farm (Bulletin No. 57—New Series)	125	12	1,500
Joint Beef Committee—Report of the Proceedings and the Recommendations of the Eastern and Western Committees, etc	150	32	4,800
Register of Fully Accredited Herds arranged by Breeds as recorded to March 31, 1928	125	32	4,000
Proposals for a Multilateral Pact for the Renunciation of War, 1927-28	125	32	4,000
Crop Rotations and Soil Management for the Prairie Provinces (Bulletin No. 98—New Series)	125	56	7,000
Experimental Station, Rosthern, Sask.—Report of the Superintendent, 1927	125	64	8,000
The Preparation of Pelts for the Market	150	12	1,800
Studies on Moulds and Yeasts in Creamery Butter (Pamphlet No. 92—New Series)	125	16	2,000
The Meat and Canned Foods and the Regulations made thereunder governing the Inspection of Meats, etc	125	112	14,000
The Soils of Prince Edward Island (Bulletin No. 100—New Series)	125	20	2,500
Schedule of Indian Reserves in the Dominion of Canada (Part I)	50	80	4,000
Oil Prospects near Bragg Creek, Alta	150	24	3,600
An Argument in the Kitchen—A Playlet for Children in One Act	125	16	2,000
Milling Plants in Canada	150	8	1,200
Annual Report of the Explosives Division of the Department of Mines, 1927	125	24	3,000
The Manufacture of Ice Cream (Bulletin No. 102—New Series)	125	32	4,000
Experimental Station, Farnham, Que.—Report of the Superintendent, 1927	125	32	4,000
Report of the Dominion Field Husbandman, 1927	125	40	5,000
Report of the Tobacco Inquiry Commission in the Provinces of Ontario and Quebec	125	52	6,500
Department of National Revenue (Circular No. 661-C)	150	104	15,600
List of Lost, Stolen and Destroyed Dominion of Canada Bonds including Bonds issued at New York, etc	150	32	4,800
Government Insurance for All Who Served	300	16	*2,400
Proceedings of the Special Committee appointed to Inquire into the Development and Improvement of the St. Lawrence River	650	48	31,200
Index to the House of Commons Debates (Unrevised Edition), Session of 1928	2,600	120	312,000
Forest Entomology and its Development in Canada (Pamphlet No. 97)	150	20	3,000
Silvicultural Research in Canada	150	20	3,000
Pulp and Paper Research in Canada	150	16	2,400
Aircraft in Forestry containing Air Operations for Forest Fire Protection	150	16	2,400
Forest Fire Protection in Canada—Progress since 1923	150	16	2,400
Timber Physics Research in Canada	150	16	2,400
State Forests in Canada	150	16	2,400
The Forests of Canada—Their Extent, Character, Ownership, Management, Products and Probable Future	150	56	8,400
Softwood Resources in Canada	150	8	1,200
Radio Stations of Canada, 1927-28—Final Supplement to Official List	150	16	2,400
Experimental Station, Swift Current, Sask.—Report of the Superintendent, 1927	125	52	6,500
Timber Testing in Canada	150	48	7,200
A reporter	7,772,500	63,730	264.581.540

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	7,772,500	63,730	264,581,540
†*Impressions et papeterie publiques*—Suite			
ANGLAIS—*Suite*			
Regulations under the Destructive Insect and Pest Act as they apply to the Importation of Plants and Plant Products	125	32	4,000
Report of the Tobacco Inquiry Commission in the Provinces of Ontario and Quebec	300	52	15,600
Annual Report of the Director of the Geodetic Survey of Canada, 1926-27	150	32	4,800
Investigations in Ceramics and Road Material, 1926	125	72	9,000
Land Settlement, Canada—Where to go for Advice	150	24	3,600
Preserving Fruits and Vegetables in the Home (Bulletin No. 77—New Series)	125	56	7,000
Report of the Dominion Poultry Husbandman, 1927	125	64	8,000
Prince Edward Island	150	12	1,800
Prince Albert National Park	150	24	3,600
Report of the International Fisheries Commission appointed under the Northern Pacific Halibut Treaty	150	24	3,600
Carillon—Programmes of Summer Recitals, 1928	14,125	24	339,000
Condensed Preliminary Report on the Trade of Canada, 1928	150	120	18,000
Seventh Report on Organization in Industry, Commerce and the Professions in Canada, 1928	125	128	16,000
The Old Age Pensions Regulations	1,000	8	8,000
Preliminary Report—Vital Statistics of Canada, 1927	150	16	2,400
Choosing a Life Work—Office Work—Stenography	150	20	3,000
Report of the Dominion Chemist, 1926-27	125	84	10,500
Rocky Mountain Circle Tour through Rocky Mountains, Yoho and Kootenay National Parks	150	8	1,200
Bovine Tuberculosis	150	8	1,200
Alphabetical List of Employees, July 1, 1928	75	40	3,000
Abstract of Statements of Loan and Trust Companies in Canada, 1927	150	24	3,600
Arctic and Western Hudson Bay Drainage (and Mississippi Drainage in Canada) in Alberta, Saskatchewan, Manitoba and Western Ontario, Climatic Year, 1925-26	150	296	44,400
Experimental Farm, Agassiz, B.C.—Report of the Superintendent, 1927	125	48	6,000
Experimental Station, Lennoxville, Que.—Report of the Superintendent, 1927	125	80	10,000
Annual Flower with Lists of Varieties for Special Purposes and Districts (Bulletin 60—New Series)	125	52	6,500
The Illustration Stations in Ontario, Quebec, New Brunswick, Nova Scotia and Prince Edward Island—Report of the Supervisor, 1927	125	84	10,500
Experimental Station, Invermere, B.C.—Report of the Superintendent, 1927	125	48	6,000
Tomato Diseases (Bulletin No. 51—New Series)	125	28	3,500
The Fertilizers Act with Amendments and Regulations—Acts, Orders and Regulations, No. 9 (Office Consolidation)	150	20	3,000
The Western Cedar Borer (Pamphlet No. 94—New Series)	125	20	2,500
Marquis Wheat—Description of the Standard Type (Pamphlet No. 95—New Series)	150	16	2,400
Preliminary Report on the Mineral Production of Canada—Six months ending June 30, 1928	150	24	3,600
Studies in Forest Pathology (Bulletin No. 104—New Series)	125	40	5,000
The Highways, the Motor Vehicle and the Tourist in Canada (Circular No. 9)	125	32	4,000
Report on the Grain Trade of Canada, for the Crop Year ended July 31 and to the close of Navigation, 1927	150	208	31,200
Index to the *Canada Gazette*, 1927-28	125	90	11,250
Canada Year Book, 1927-28	125	1,134	141,750
List of Officers—Militia Service and Air Service, July, 1928—Part I (Corrected to July 1, 1928)	150	384	57,600
Regulations for the Cadet Services of Canada, 1928	125	62	7,750
A reporter	7,792,800	67,268	265,405,390

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	7,792,800	67,268	265,405,390
†*Impressions et papeterie publiques*—Suite			
ANGLAIS—*Suite*			
The Peace River County, Canada	125	96	12,000
Regulations for the Disposal of Petroleum and Natural Gas Rights	150	32	4,800
Kootenay National Park and the Banff Windermere Highway	150	48	7,200
Forestry Lessons	125	72	9,000
Prices and Price Indexes, 1913-1927	100	136	13,600
Quarterly Report of the Trade of Canada, months of April, May and June, 1928, and three months ending June, 1927 and 1928	150	402	60,300
The Fruit Act and Regulations—Acts, Orders and Regulations, No. 7 (Revised 1928)	150	48	7,200
Barley Culture in Canada (Pamphlet No. 99—New Series)	150	8	1,200
Experimental Station, Kapuskasing, Ont.—Report of the Superintendent, 1927	125	72	9,000
Seedling Blight and Foot-Rots of Oats (Bulletin No. 105—New Series)	125	48	6,000
Fundamental Principles of Chemistry and Physics (Bulletin No. XI)	150	48	7,200
Quebec Harbour Commissioners—Report on Investigation, January 16, 1928	225	8	1,800
Proceedings of the Special Committee appointed to Inquire into the Development and Improvement of the St. Lawrence river	650	8	5,200
British North America Act and Amendments, 1867-1927	1,000	140	140,000
The Customs Act with Index (Office Consolidation)	300	100	30,000
Gold Mines in Canada (List No. 2-1)	150	8	1,200
Special Fishery Regulations for the Province of British Columbia	100	52	5,200
Special Fishery Regulations for the Province of Nova Scotia	100	62	6,200
Supplement to Catalogue of Government Publications, September, 1928	500	16	8,000
Directions for collecting and Preserving Insects (Pamphlet No. 14—New Series)	125	16	2,000
British and Foreign Government Representatives in Canada, October, 1928	150	16	2,400
Dominion Experimental Farms—Report of the Director, 1928	125	120	15,000
Yukon Quartz Mining Act (Consolidated for Office purposes)	300	48	14,400
The Lepturini of America North of Mexico—Part I (Bulletin No. 52)	150	86	12,900
Sanitation—Sewage Treatment for Isolated Houses and Small Institutions where Municipal Sewage System is not Available (Publication No. 1)	150	32	4,800
The French-Canadian Homespun Industry	125	20	2,500
The Illustration Stations in British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba—Report of the Supervisor, 1927	125	84	10,500
Annual Report of the Topographical Survey, 1926-27	150	40	6,000
Annual Survey of Education in Canada, 1926	1,500	260	390,000
Results of Observations at the Canadian Magnetical Observations, 1923	150	48	7,200
National Parks of Canada—Report of the Commission, 1926-27	125	32	4,000
Report of the Director of Forestry, 1926-27	125	52	6,500
Natural Gas and Petroleum Wells	150	16	2,400
Dominion Lands—Hand-book—For the Information of the Public (Edition of June 15, 1928)	5,000	48	240,000
Choosing a Life Work—Office Work—General	150	20	3,000
The Migratory Birds Convention Act and Federal Regulations for the Protection of Migratory Birds	125	36	4,500
Rules of the Road for the Great Lakes, etc	125	20	2,500
International Rules of the Road	125	24	3,000
Experimental Station, Fredericton, N.B.—Report of the Superintendent, 1927	125	68	8,500
The Insurance Act with an Index thereto, 1928	200	158	31,600
First Annual Report on Co-operative Associations in Canada, 1928	100	80	8,000
Regulations for the Disposal of Quartz Mining Claims on Dominion Lands in Manitoba, etc	150	40	6,000
A reporter	7,806,875	70,036	266,528,190

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	7,806,875	70,036	266,528,190
†*Impressions et papeterie publiques*—Suite			
ANGLAIS—*Suite*			
Report of an Exploratory Trip in the Area covered by Halfway River and Prophet River Sheets (Topographical Survey Bulletin No. 61)	150	20	3,000
The Storage of Apples in Air-cooled Warehouses in Nova Scotia (Report No. 23)	150	24	3,600
An Experimental Study of Sieving (Report No. 22)	150	22	3,300
Investigations in Ore Dressing and Metallurgy, 1926	125	138	17,250
Investigations of Fuels and Fuel Testing, 1926	125	148	18,500
First Annual Report on Co-operative Associations in Canada, 1928	150	80	12,000
International Radiotelegraph Convention of Washington, 1927	150	120	18,000
Canada Customs Tariff, 1907, with Amendments, September 15, 1928 (Office Consolidation)	125	308	38,500
Experimental Farm, Nappan, N.S.—Report of the Superintendent, 1927	125	64	8,000
Poultry Breeding Records (Bulletin No. 103—New Series)	150	24	3,600
The Dominion Forest Reserves and Parks Act, etc.—Edition of September 1, 1928	150	128	19,200
The Mineral Industries of Canada reach from Coast to Coast	150	20	3,000
Lime in Agriculture (Bulletin No. 36—New Series)	150	16	2,400
Standard Descriptions of Vegetables—Peas—A Guide to Seed-Growers (Bulletin No. 107—New Series)	125	52	6,500
Royal Canadian Air Force—Information relating to Pay, Allowances, Qualifications, General Conditions of Service, Future Prospects, etc., of Airmen	150	16	2,400
The Loan Companies Act and the Trust Companies Act	100	106	10,600
Uren Prehistoric Village Site, Oxford County, Ont	150	106	15,900
National Museum of Canada—Annual Report for 1926 (Bulletin No. 50)	125	128	16,000
Simple Methods for the Storage of Ice (Pamphlet No. 2—New Series)	150	8	1,200
The Fertilizers Act with Amendments and Regulations—Act, Orders and Regulations, No. 9 (Office Consolidation)	450	24	10,800
Experimental Station, Summerland, B.C.—Report of the Superintendent, 1927	125	64	8,000
Studies in Cereal Diseases—Stem Rust in Western Canada (Bulletin No. 106—New Series)	125	32	4,000
Living in the Open Air	150	16	2,400
Report of the Superintendent of Insurance of the Dominion of Canada, 1927 (Vol. I)	300	1,338	401,400
The Customs Tariff and Amendments with Index, to September 15, 1928	2,500	308	770,000
Report of Special Committee appointed to investigate market outlets for Alberta's hog and bacon, etc	150	8	1,200
List of Cheese Factories and Creameries in Canada and Registered Numbers (Bulletin No. 109—New Series)	150	84	12,600
Regulations for the Disposal of Quartz Mining Claims on Dominion Lands in Manitoba, Saskatchewan, Alberta and the Northwest Territories	150	40	6,000
Schedule of Classification of the Fire Insurance Risks for the Year ended December 31, 1927, and aggregate experience for the Years 1923 to 1927, inclusive	150	12	1,800
Catalogue of Government Publications (Cumulative Supplement), May-October, 1928	500	20	10,000
Report on the Absorption of Moisture by the Kiln-dried Lumber (Forest Service—Circular No. 2)	150	16	2,400
The Seeds Act with Amendments and Regulations—Acts, Orders and Regulations, No. 24, October, 1928 (Office Consolidation)	125	56	7,000
Publications of the Geological Survey and National Museum of Canada, Ottawa	150	16	2,400
Commercial Bent Grasses (Agrostis) in Canada	150	24	3,600
Report of the Dominion Botanist, 1927	125	248	31,000
A reporter	7,814,975	73,870	268,005,740

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	7,814,975	73,870	268,005,740
†*Impressions et papeterie publiques*—Suite			
ANGLAIS—*Suite*			
Experimental Station, Kentville, N.S.—Report of the Superintendent, 1927	125	56	7,000
Breeding and Feeding the Market Hog (Pamphlet No. 74—New Series)	150	24	3,600
Fall Litters—The Breeding, Feeding and Management of Pigs for Winter Pork Production (Pamphlet No. 63—New Series)	125	8	1,000
Experimental Station, La Ferme, Que.—Report of the Superintendent, 1926 and 1927	150	68	10,200
Manufactures of the Non-Metallic Minerals in Canada, 1926	150	136	20,400
The Precious Metals Marking Act, 1928, with Regulations to date, January 1, 1929 (Office Consolidation)	150	16	2,400
Experimental Fox Ranch, Summerside, P.E.I.—Report of the Superintendent, 1926 and 1927	225	64	14,400
List of Publications, 1929—Agriculture (Pamphlet No. 101—New Series)	125	16	2,000
The Canadian Historical Association—Report of the Annual Meeting held at Winnipeg, May 24-25, 1928, with Historical Papers	150	128	19,200
Iron and Steel and their Products in Canada, 1926	150	164	24,600
A Study of the Dominion Standard Yard and other Standards of Length (Topographical Surveys—Bulletin No. 60)	150	40	6,000
The Canadian Record of Performance for Pure-Bred Dairy Cattle Regulations, Standards and Records of Cows qualified for Registration (No. 20)	150	160	24,000
Experimental Station, Ste. Anne de la Pocatière, Que.—Report of the Superintendent, 1927	125	72	9,000
Summary Report, 1927, Part C (Geological Survey)	150	128	19,200
Experimental Station, Lethbridge, Alta.—Report of the Superintendent, 1927	125	52	6,500
Canada's Natural Resources	125	32	4,000
Italian Customs Requirements and Regulations	150	8	1,200
Invoice Requirements and Customs Regulations of Cuba	150	16	2,400
General Treaty for the Renunciation of War—Signed at Paris, August, 27, 1928	450	8	3,600
Morphinism	150	36	5,400
Boy Settlement in Canada	150	32	4,800
Official List—Radio Stations in Canada	150	96	14,400
Estimates of Canada, 1929	675	112	75,600
A System of Diagnostic Standards in Tuberculosis	150	24	3,600
Catalogue of Government Publications (Cumulative Supplement), May-December, 1928	400	24	9,600
Canada Official Postal Guide, 1929	1,700	604	1,026,800
Annual Survey of Education in Canada, 1927	50	176	8,800
Proceedings of the Special Committee appointed to inquire into the development and improvement of the St. Lawrence River	1,000	408	408,000
Dominion Lands Acts (consolidated for Office purposes only)	300	88	26,400
The Meat and Canned Foods Act and Regulations made thereunder, etc.—Acts, Orders and Regulations No. 35	200	56	11,200
An Act respecting the Protection of Navigable Waters	500	8	4,000
Report of the Canadian Delegates to the Ninth Assembly of the League of Nations, September 3 to 26, 1928	625	48	*15,000
The Problem of the Narcotic Drug Addict	150	16	2,400
Report of the Veterinary Director General, 1927-28	125	50	6,250
The Advanced Registry Policy for Pure-Bred Swine	125	8	1,200
Report of the Division of Forage Plants, 1927	125	60	7,500
Studies in Strawberry Bud Differentiation (Bulletin No. 110—New Series)	125	16	2,000
A Summary of Regulations and Departmental Rulings relating to Dominion Lands for the Guidance of Agents, Sub-Agents and other Officials (No. 20), Edition of October 15, 1928	150	96	14,400
Coal Statistics for Canada, 1927	150	96	14,400
Fertilizer Analysis, 1927-28 (Pamphlet No. 98—New Series)	150	48	7,200
A reporter	7,825,200	77,168	269,855,390

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	7,825,200	77,168	269,855,390
†*Impressions et papeterie publiques*—Suite			
ANGLAIS—*Suite*			
Annual Report on the Mineral Production of Canada, 1926	150	384	57,600
Annual Report on Fish Culture, 1927	150	36	5,400
Report of the Royal Commission to Inquire into Pilotage in British Columbia Waters	150	16	2,400
Home-made Frozen Desserts (Pamphlet No. 49—New Series)	125	8	1,000
The Conversion of Latitudes and Departures of a Treverse to Geodetic Differences of Latitude and Longitude (Geodetic Survey Publication No. 25)	150	32	4,800
Report of the Superintendent of Insurance of the Dominion of Canada, 1927—Loan and Trust Companies	150	180	27,000
Report of the Dominion Horticulturist, 1927	125	48	6,000
Regulations for the Disposal of Coal Mining Rights	150	16	2,400
Annual Survey of Education in Canada, 1927	125	176	22,000
Why and How to Use Cheese (Pamphlet No. 7—New Series)	150	16	2,400
The Agricultural Pests Control Act, 1927, with Regulations—Acts, Orders, and Regulations (No. 22)	150	20	3,000
The Meat and Canned Foods Act and Regulations, etc.—Acts, Orders and Regulations (No. 25)	150	56	8,400
Experimental Sub-Station, Beaverlodge, Alta.—Report of the Superintendent, 1927	125	64	8,000
List of Securities held by Insurance, Loan and Trust Companies in Canada, as at December 31, 1928	150	320	48,000
The Strength of Reinforced and Unreinforced Butter and Cheese Boxes (Forest Service—Circular No. 24)	150	8	1,200
The Dominion Water Power Act and Dominion Water Power Regulations, etc	150	80	12,000
Canadian Official Postal Guide, 1929	125	604	75,500
Experimental Station, Lacombe, Alta.—Report of the Superintendent, 1927	125	80	10,000
Regulations for the Leasing and Administration of Lands containing Limestone, Granite, Slate, Marble, etc	150	16	2,400
Regulations for the Disposal of Quartz, Mining Claims on Dominion Lands in Manitoba, Saskatchewan, Alberta and the Northwest Territories—Effective April 1, 1929	150	64	9,600
Canadian Rules and Regulations relating to the Examination of Masters and Mates of Coasting and Island Vessels, 1924 (Official Copy)	150	24	3,600
Annual Report of the Commissioner of Highways, 1927-28 (Bulletin No. 11)	225	32	7,200
Convention and Protocol between Canada and the United States regarding the Niagara Falls and the Niagara River—Signed at Ottawa, January 2, 1929	425	32	13,600
Summary Report, 1927, Part A (Geological Survey)	150	80	12,000
Summary Report, 1927, Part A (Geological Survey)	150	104	15,600
Rules and Regulations of the Royal Canadian Mounted Police, 1928	150	352	52,800
Quarterly Report of the Trade of Canada (Imports for Consumption and Exports), Months of October, November and December, 1928, and Nine Months ending December, 1927 and 1928	150	402	60,300
The Board of Railway Commissioners for Canada—Judgments, Orders, Regulations and Rulings	27,060	870	*485,440
Advisory Board on Tariff and Taxation—			
Record of Public Sitting (Reference 65)—Paints and Varnishes, May 16, 1928	325	48	15,600
Record of Public Sitting (Reference 2)—Iron and Steel, October 2, 1928	725	56	40,600
Record of Public Sitting (Reference 105)—Cement, September 25 and 26, 1928	725	120	87,000
Record of Public Sitting (References 3 and 44)—Coal and Coke, September 27, 1928	325	32	10,400
Record of Public Sitting (Reference 106)—Parts of Stoves, October 30, 1928	325	32	10,400
A reporter	7,858,935	81,576	270,979,030

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	7,858,935	81,576	270,979,030
†*Impressions et papeterie publiques*—Suite			
ANGLAIS—*Suite*			
Advisory Board on Tariff and Taxation—			
Record of Public Sitting (Reference 83)—Sewing Machines, June 19, 1928, and October 30, 1928	325	24	7,800
Record of Public Sitting (Reference 87)—Copper Rods, June20, 1928	625	16	10,000
Record of Public Sitting (Reference 87)—Copper Rods, January 28, 1929	625	16	10,000
Record of Public Sitting (Reference 91)—Ethylene Glycol, January 24, 1929—(Reference 114)—Thin Plate Glass, January 28, 1929	625	32	20,000
Record of Public Sitting (Reference 60)—Enamelled Ware and Aluminum Ware, May 17, 1928	500	24	12,000
Record of Public Sitting (Reference 2)—Iron and Steel, November 27, 28 and 29, 1928	500	192	96,000
Record of Public Sitting (Reference 105)—Cement, November 20, 1928	500	64	32,000
Record of Public Sitting (Reference 2)—Iron and Steel, November 27, 28 and 29, 1928	725	192	139,200
Record of Public Sitting (References 3 and 4)—Coal and Coke, November 21, 22 and 23, 1928	950	624	*197,600
Record of Public Sitting (Reference 105)—Cement, November 20, 1928	325	64	20,800
Record of Public Sitting (Reference 99)—Celotex, October 31, 1928	325	40	13,000
Record of Public Sitting (Reference 108)—Sardines and Harrings, November 6, 1928	325	32	10,400
Record of Public Sitting (Reference 60)—Aluminum and its Products, October 8, 1927, and December 6, 1927	625	56	35,000
Record of Public Sitting (Reference 60)—Enamelled Ware and Aluminum Ware, May 17, 1928	325	24	7,800
Record of Public Sitting (Reference 3)—Coal and Coke, January 29, 1929	625	16	10,000
Record of Public Sitting (Reference 60)—Enamelled Ware, September 15, 1927	625	64	40,000
Record of Public Sitting (References 2, 9*b*, 103 and 106)—Iron and Steel, January 29, 30 and 31, 1929)	625	152	95,000
Record of Public Sitting (Reference 69*b*)—Cigars, September 20, 1927	625	24	15,000
Record of Public Sitting (Reference 47)—Staves and Headings, September 26, 1927	625	32	20,000
Record of Public Sitting (Reference 84)—Mining Machinery, Jannary, 25, 1929	625	32	20,000
Record of Public Sitting (Reference 69)—Cigarettes, June 22, 1927, October 26, 1927	625	64	40,000
Record of Public Sitting (Reference 60)—Aluminum and its Products, February 1, 1929	625	56	35,000
Record of Public Sitting (Reference 57)—Sugar, October 25, 1927 and May 17, 1928	625	100	62,500
Seasonable Hints	500	64	*8,000
Bulletin of the Canadian Tuberculosis Association	125	8	*1,000
Débats de la Chambre des Communes de différentes dates	1,915	228	*105,880
Débats du Sénat de différentes dates	100	20	2,000
Guide to Fort Anne, Annapolis Royal, N.S	150	16	2,400
The Canadian Navy List for February, 1929 (Corrected to February, 1929)	150	40	6,000
List of Lost, Stolen and Destroyed Dominion of Canada Bonds including Bonds issued at New York, etc	150	32	4,800
Preliminary Report on the Mineral Production of Canada, 1928	125	40	5,000
Farmer's Account Book	150	32	4,800
Sample Examination Papers	150	48	7,200
Rules and Forms—(Patent and Copyright Office)	125	16	2,000
A reporter	7,875,500	84,060	272,077,210

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	7,875,500	84,060	272,077,210
†*Impressions et papeterie publiques*—Suite			
ANGLAIS—*Fin*			
Chemicals and Allied Products in Canada, 1927	150	136	20,400
The Bertha Armyworm in the Prairie Provinces (Pamphlet No. 103—New Series)	150	16	2,400
Nitrogen, Phosphoric Acid and Potash Starvation at different Stages of the Growth of Fragaria (Pamphlet No. 96—New Series)	125	14	1,750
Order in Council in respect to the Approval by the Dominion Government of the Plans of the Beauharnois Light, Heat and Power Company	500	16	8,000
An Act to amend the Companies Act	500	62	31,000
The Textile Industries of Canada, in the Decade 1917-26	100	146	14.600
Catalogue of Government Publications (Cumulative Supplement), May 1, 1928—February 28, 1929	500	24	12,000
The Hudson Bay Region	150	64	9,600
Dominion Fuel Board—Second Progress Report, 1923-1928	125	60	7,500
Trade of Canada (Imports for Consumption and Exports), 1928			
The Army Cutworm (Pamphlet No. 102—New Series)	150	402	60,300
Experimental Farm, Brandon, Man.—Report of the Superintendent, 1928	125	8	1,000
Tables of Hourly Direction and Velocity of the Currents and Time of Slack Waters in the Bay of Fundy and its approaches	125	54	6,750
The Textile Industries of Canada, in the Decade 1917-26	150	16	2,400
Official List of Radio Stations of Canada, 1929 Edition (Supplement No. 1)	150	146	21,900
Canada Gazette Supplement	150	16	2,400
Discoloration of Halibut (Bulletin No. XII)	25	8	200
Vocational Education	150	28	4,200
Monthly Supplement to Canadian Official Postal Guide, 1928-29	425	48	*6,500
Quarterly Report on Coal and Coke Statistics for Canada	17,350	180	*260,800
Réimpressions de diverses lois pour la réserve	600	64	*9,600
Impressions des séances de divers comités	82,750	6,337	*2,078,300
The National Revenue Review, April, 1928, to March, 1929	6,775	938	*304,350
	8,675	296	*233,900
BILINGUES			
Census of Alberta, 1926, Population and Agriculture—Recensement de l'Alberta, 1926, population et agriculture	150	272	40,800
Statistics of the Civil Service of Canada—Numbers Employed and Expenditures on Salaries by Departments, March 31, 1927—Fonctionnaires et employés de l'administration fédérale du Canada, personnel et sa remunération par ministères, 31 mars 1927	325	112	*18,200
Financial Statistics of Provincial Governments in Canada, 1926—Statistique financière des gouvernements provinciaux du Canada, 1926	150	80	12,000
Abstract of Statements of Insurance Companies in Canada, 1927—Relevé des états des compagnies d'assurance au Canada, 1927	175	384	67,200
Census of Industry, 1926, Central Electric Stations in Canada (Part I, Statistics)—Recensement industriel, 1926, production et distribution de l'électricité (1ère partie, statistique)	250	88	22,000
Census of Industry, 1926, the Lumber Industry—Recensement industriel, 1926, industrie du bois	150	82	12,300
Report on the Fur Farms of Canada, 1926—Elevage des animaux à fourrure, 1926	150	100	15,000
Canal Statistics, 1927—Statistique des canaux, 1927	175	64	11,200
List of Shipping, 1927—Liste des navires, 1927	365	272	99,280
A reporter	7,997,290	94,593	275,475,040

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	7,997,290	94,593	275,475,040
†*Impressions et papeterie publiques*—Suite			
BILINGUES—*Fin*			
Live Stock and Animal Products Statistics, 1927—Statistique du bétail et des produits animaux, 1927	175	132	23,100
Annual Report of Juvenile Delinquents, 1926-27—Rapport annuel sur les jeunes délinquants, 1926-27	175	64	11,200
Census of Trading Establishments, 1924—Recensement des établissements de commerce, 1924	150	40	6,000
Fisheries Statistics of Canada, 1927—Statistiques des pêcheries, 1927	150	200	30,000
List of Members of the House of Commons with their Constituencies and Post Office Addresses—Liste des membres de la Chambre des Communes avec les districts électoraux et adresses postales (Corrected to February 7, 1929)	100	64	6,400
Statistics of Electric Railways of Canada, 1927—Statistique des tramways électriques du Canada, 1927	175	56	9,800
Statistics of Steam Railway of Canada, 1927—Statistique des chemins de fer du Canada, 1927	175	184	32,200
Annual Report of Statistics of Criminal and other Offences, September 30, 1927—Rapport annuel sur la statistique de la criminalité, 30 septembre 1927	365	426	155,490
Statistics of Dairy Factories, 1927—Statistique de l'industrie laitière, 1927	150	96	14,400
Abstracts of Current Public Health Literature—Extraits de publications courantes sur la santé publique	150	64	9,600
Census of Industry, 1927, The Pulp and Paper Industry—Recensement industriel, 1927, industrie de la pulpe et du papier	150	104	15,600
Auditor General's Report—Rapport de l'auditeur général, 1927-28—			
Part A—Agriculture Department	40	60	2,400
Part E—External Affairs Department	15	10	150
Part H—Immigration and Colonization Department	15	36	540
Part I—Indian Affairs Department	340	68	23,120
Part K—Interior Department	40	82	3,280
Part L—Justice Department	15	30	450
Part M—Labour Department	15	12	180
Part O—Marine and Fisheries Department	60	76	4,560
Part P—Mines Department	25	16	400
Part Q—National Defence Department	50	76	3,800
Part R—National Revenue Department	100	142	14,200
Part S—Post Office Department	75	170	12,750
Part T—Public Printing and Stationery Department	25	16	400
Part V—Public Works Department	60	146	8,760
Part W—Railways and Canals Department	35	86	3,010
Part X—Royal Canadian Mounted Police	10	28	280
Part GG—Health Department	35	16	560
Part YY—Soldiers' Civil Re-Establishment Department	10	40	400
Part ZZ—Trade and Commerce Department	25	42	1,050
FRANÇAIS			
Rapport du céréaliste du Dominion, 1926	50	32	1,600
Station expérimentale, Ste-Anne de la Pocatière, Qué.—Rapport du régisseur, 1926	50	80	4,000
Rapport du service des plantes fourragères, 1926	50	40	2,000
Liste officielle des stations de radio du Canada, 30 juin 1927	50	60	3,000
Exposé du budget, 16 février 1928	50	36	1,800
Instructions électorales spéciales pour certaines élections partielles avec commentaires sur les droits et obligations des candidats (cahier A), 1er février 1928	40	244	9,760
Commission royale des Douanes et de l'Accise—Rapports intérimaires (Nos 1 à 10)	50	124	6,200
Le thuya (cèdre de l'est)	50	8	400
A reporter	8,000,585	97,799	275,897,880

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	8,000,585	97,799	275,897,880
†*Impressions et papeterie publiques*—Suite			
FRANÇAIS—*Suite*			
Le pin Murray	50	8	400
Le pin gris	50	8	400
Station expérimentale, Farnham, Qué.—Rapport du régisseur, 1926	50	24	1,200
L'élevage des poussins	50	20	1,000
Service de la production de la filasse—Rapport du chef de service, 1926	50	24	1,200
Rapport concernant les règlements établis conformément aux dispositions de la loi des pensions de vieillesse de 1927	50	12	600
Loi concernant les marques de commerce et les dessins de fabrique	100	32	3,200
L'épinette de Sitka	50	8	400
Programme scolaire	50	16	800
Projet de canalisation du Saint-Laurent	1,150	64	*36,800
Le thuya géant	50	8	400
Budget du Canada, supplémentaire, 1928-29	25	16	400
Le pin à bois lourd	50	8	400
Le sapin baumier	50	8	400
Avantages qu'offrait l'isolation thermique de votre maison (deuxième édition)	50	24	1,200
Dix-huitième rapport de la Commission de géographe du Canada—Contenant toutes les décisions jusqu'au 31 mars 1924	50	412	20,600
Budget du Canada, 1929-30	100	112	11,200
Carillon—Programme des récitals de l'été 1928	4,550	24	109,200
Le contrôle de la ponte au Canada pour les volailles de race pure, 1926-27 (rapport n° 8)	1,000	100	100,000
Liste des marchands de gros de fruits et de légumes au Canada (bulletin n° 101)	50	40	2,000
Le soja au Canada (feuillet n° 93—nouvelle série)	50	16	800
Catalogue de publications officielles du parlement et du gouvernement du Canada, avril 1928	500	32	16,000
Une vieillesse de confort et de bonheur	50	16	800
Fumiers et engrais chimiques—Nature, fonctions et applications (bulletin n° 92—nouvelle série)	50	68	3,400
Comment combattre les moustiques au Canada (circulaire n° 62)	1,000	8	8,000
Loi contre les parasites de l'agriculture, 1927, et règlements—Lois, arrêtés et règlements, n° 22	50	24	1,200
Loi des insectes destructeurs et autres fléaux et règlements établis sous son empire	50	32	1,600
La conversion des fourrages secs en un aliment succulent—Une étude du procédé "Sugar Jack" (bulletin n° 96—nouvelle série)	50	40	2,000
Station expérimentale, Harrow, Ont.—Rapport du régisseur, 1926	50	32	1,600
La fabrication de la crème à la glace (bulletin n° 102—nouvelle série)	50	32	1,600
La loi de faillite ainsi que les règles et formules s'y rattachant	900	224	201,600
Rapport de l'horticulteur du Dominion, 1926	50	84	4,200
Ferme expérimentale de Brandon, Man.—Rapport du régisseur, 1927	50	80	4,000
Station expérimentale de Harrow, Ont.—Rapport du régisseur, 1927	50	48	2,400
Les maladies des tomates (bulletin n° 51—nouvelle série)	50	20	1,000
Propositions et vue d'un pacte multilatéral de renonciation à la guerre, 1927-28	50	32	1,600
La préparation des peaux pour le commerce	50	12	600
Rapport sur l'aviation civile et les opérations aériennes du gouvernement civil, 1927	50	80	4,000
Aperçu annuel sur l'instruction publique au Canada, 1926	50	264	13,200
Rapport annuel de la division des explosifs du ministère des Mines, 1927	50	24	1,200
Rapport de la Commission Royale chargée de l'investigation relative aux pêches propres aux Provinces Maritimes et aux Iles-de-la-Madeleine	100	138	13,800
Assurance du gouvernement en faveur de tous ceux qui ont fait du service	100	16	*1,600
A reporter	8,011,660	100,089	276,475,880

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	8,011,660	100,089	276,475,880
†*Impressions et papeterie publiques*—Suite			
FRANÇAIS—*Suite*			
Règlement concernant les poids et mesures	50	24	1,200
Loi relative à l'inspection des poissons, etc.	50	24	1,200
Dix-septième rapport annuel sur les associations ouvrières au Canada, 1927	50	312	15,600
Règlements internationaux pour prévenir les abordages	50	20	1,000
Acte de l'Amérique Britannique du Nord et ses modifications, 1867-1927	400	152	60,800
Loi de la convention concernant les oiseaux migrateurs et règlements fédéraux pour la protection des oiseaux migrateurs	50	40	2,000
L'élevage du mouton au Canada (bulletin n° 75—nouvelle série)	50	120	6,000
Etude des moisissures et des levures dans le beurre de beurreries (feuillet n° 92—nouvelle série)	50	16	800
La petite industrie de la laine au Canada Français	50	20	1,000
Septième rapport sur l'organisation de l'industrie du commerce et des professions libérales au Canada, 1928	50	130	6,500
Règlements pour prévenir les abordages sur les Grands Lacs	50	24	1,200
Commission consultative du tarif et de l'impôt—Comptes rendus des audiences publiques (requête n° 65) peintures et vernis, 16 mai, 1928	100	52	5,200
Rapport du botaniste du Dominion, 1926	50	160	8,000
Plantes bulbeuses à fleurs (bulletin n° 95—nouvelle série)	50	56	2,800
Rapport du chimiste du Dominion, 1926-27	50	96	4,800
Rapport de l'agriculteur du Dominion, 1927	50	40	2,000
Rapport de l'apiculteur du Dominion, 1927	50	24	1,200
La région de la Rivière-la-Paix, Canada	50	100	5,000
Représentants des gouvernements britannique et étrangers au Canada, octobre, 1928	50	16	800
L'origine et la qualité des bestiaux de commerce vendus au Canada en 1897 (rapport n° 8)	50	48	2,400
Sous-station expérimentale, Beaverlodge, Alta.—Rapport du régisseur, 1926	50	100	5,000
Les assolements et la culture du sol dans les provinces des prairies (bulletin n° 98—nouvelle série)	50	64	3,200
Règlements concernant les services des cadets du Canada, 1928	50	56	2,800
Station expérimentale, Farnham, Qué.—Rapport du régisseur, 1927	50	32	1,600
Hygiène—Traitement des matières souillées dans les maisons isolées et dans les petits établissements dépourvus d'égout municipal (santé nationale—publication n° 1)	50	36	1,800
Loi des engrais chimiques avec amendments et règlements—Loi, arrêtés et règlements n° 9 (consolidation de bureau)	350	48	*8,400
Station expérimentale, Kentville, N.-E.—Rapport du régisseur, 1926	50	104	5,200
Station expérimentale, Charlottetown, I.P.-E.—Rapport du régisseur, 1927	50	68	3,400
Station expérimentale, Morden, Man.—Rapport du régisseur, 1927	50	72	3,600
Fermes expérimentales fédérales—Rapport du directeur, 1927-28	50	128	6,400
Service de l'exploitation animale—Rapport de l'éleveur du Dominion, 1926-27	50	96	4,800
Service administratif des terres fédérales—Renseignements pour le public, 15 juin 1928	50	72	3,600
Rapport du directeur général vétérinaire, 1927-28	50	52	2,600
Liste des publications—Agriculture (feuillet n° 101—nouvelle série)	50	16	800
Traité général de renonciation à la guerre—Signé à Paris le 27 août 1928	50	8	400
Chambres froides de beurreries avec plans et devis (bulletin n° 61—nouvelle série)	50	8	400
Premier rapport annuel sur les sociétés coopératives au Canada, 1928	50	84	4,200
Station expérimentale de Lennoxville, Qué.—Rapport du régisseur, 1927	50	84	4,200
A reporter	8,014,260	102,691	276,667,780

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	8,014,260	102,691	276,667,780
†*Impressions et papeterie publiques*—Fin			
FRANÇAIS—*Fin*			
Commission consultative du tarif et de l'impôt—Compte rendu d'une audience publique (relative aux requêtes n° 3 et n° 44) portant sur le charbon et le coke, 27 septembre 1928	100	32	3,200
Laboratoire des recherches sur la rouille, Winnipeg, Canada	50	24	1,200
Station expérimentale, Fredericton, N.-B.—Rapport du régisseur, 1927	50	72	3,600
Stations fédérales de démonstration—Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et Ile du Prince-Edouard—Rapport du surveillant en chef, 1927	50	88	4,400
Rapport de l'aviculteur du Dominion, 1927	50	64	3,200
Les sols de l'Ile du Prince-Edouard (bulletin n° 100—nouvelle série)	50	20	1,000
Ferme expérimentale, Nappan, N.-E.—Rapport du régisseur, 1927	50	64	3,200
La loi des semences avec amendments et règlements—Lois, arrêtés et règlements (n° 24), octobre 1928	50	56	2,800
Rapport du surveillant en chef sur les stations fédérales de démonstration en Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan et Manitoba, 1927	50	88	4,400
Catalogue de publications officielles du parlement et du gouvernement du Canada (supplément cumulatif, mai 1928–février 1929)	200	16	3,200
Guide officiel du service postal canadien, 1929	225	1,728	*194,400
L'enregistrement supérieur pour les porcs de race pure	50	8	400
Insectes qui nuisent aux fleurs et moyens de les détruire (bulletin n° 99—nouvelle série)	50	64	3,200
Rapport des délégués canadiens à la neuvième assemblée de la Société des Nations, du 3 au 6 septembre 1928	50	32	1,600
Convention et protocole entre le Canada et les Etats-Unis concernant les Chutes Niagara et la rivière Niagara—Signés à Ottawa le 2 janvier 1929	250	20	5,000
Supplément mensuel au guide officiel du service postal, 1928-29	1,200	168	*16,800
Bulletin de l'Association Canadienne Antituberculeuse	50	8	400
Pasteurisation du lait pour les centres peu peuplés (santé nationale—publication n° 36)	50	100	5,000
Conseils pour la saison	300	96	*4,800
La Revue du Revenu National, April, 1928 to March, 1929	600	288	*14,400
Travaux publics—			
ANGLAIS			
Tariff Book—For Telegraph and Telephone Lines, Province of Quebec, 1928	500	56	28,000
Carillon—Programmes of Summer Recitals, 1928	1,000	24	24,000
Addendum to Votes and Proceedings, Friday, March 8, 1929	500	16	8,000
Dominion Government Telephone Directory, Ottawa, Ont., February, 1929	5,011	68	340,748
FRANÇAIS			
Carillon—Programmes des récitals de l'été, 1928	500	24	12,000
Chemins de fer et Canaux—			
ANGLAIS			
Regulations and Tariff governing the Operation of the Government Grain Elevator at Port Colborne, Ont.	1,000	16	16,000
The Highway, the Motor Vehicle and the Tourist in Canada (Circular No. 9)	3,000	32	96,000
Proceedings of the Special Committee appointed to Inquire into the Development and Improvement of the St. Lawrence River	500	408	204,000
Annual Report of the Commissioner of Highways, 1927-28 (Bulletin No. 11)	2,000	32	64,000
A reporter	8,031,796	106,403	277,736,728

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	8,031,796	106,403	277,736,728
Commission des chemins de fer—			
ANGLAIS			
Index to Vol. XVII—Judgments, Orders, etc	611	24	14,664
Judgments, Orders, etc	2,005	570	*32,860
Royale gendarmerie à cheval du Canada—			
ANGLAIS			
Regulations respecting Correspondence, Reports, Telegrams, Registration, Fyling and Records, 1928	1,500	24	36,000
Rules and Regulations of the Royal Canadian Mounted Police, 1928	1,520	352	535,040
Secrétariat d'Etat—			
ANGLAIS			
Guide to Relative Precedence at Ottawa, 1928	932	160	149,120
Boards of Trade	300	8	2,400
An Act respecting Companies	500	80	40,000
An Act respecting British Nationality, Naturalization and Aliens	2,000	16	32,000
Confidential document	100	28	2,800
FRANÇAIS			
Commission royale des Douanes et de l'Accise—Rapports intérimaires (nos 1 à 10)	50	124	6,200
Sénat—			
ANGLAIS			
Senators of Canada, according to Seniority, March, 1928	300	20	6,000
Proceedings of the Special Committee appointed to Inquire into the Development and Improvement of the St. Lawrence River (5)	1,000	48	48,000
Proceedings of the Special Committee appointed to Inquire into the Development and Improvement of the St. Lawrence River (11)	1,000	8	8,000
Railway Transportation to Senators of Canada, 1929	175	12	2,100
Senators of Canada, according to Seniority, January, 1929	100	12	1,200
An Act to amend the Companies Act	150	64	9,600
Commission d'établissement des soldats—			
ANGLAIS			
Farmer's Account Book	10,000	32	320,000
Cour Suprême—			
ANGLAIS			
Rules of the Supreme Court of Canada, 1929	1,511	32	48,352
Canada Law Reports—The Supreme and Exchequer Courts of Canada—			
Part III—March 31, 1928	6,761	96	649,056
Part IV—April 30, 1928	6,773	96	650,208
Part V—May 31, 1928	6,761	98	662,578
Part VI—June 30, 1928	6,761	140	946,540
Part VII—September 30, 1928	6,761	148	1,000,628
Part VIII—October 31, 1928	6,761	88	594,968
Part IX—November 30, 1928	6,798	90	611,820
Part X—December 31, 1928	6,761	114	770,754
Part I—January 31, 1929	6,750	76	513,000
Part II—February 28, 1929	6,750	132	891,000
A reporter	8,123,187	109,095	286,303,656

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	8,123,187	109,095	286,303,656
Commerce—			
ANGLAIS			
Chemical and Allied Products in Canada, 1926	1,125	152	171,000
Trade of the African Sub-Continent	1,000	88	88,000
List of Licensed Elevators and Warehouses in the Western Grain Inspection Division, 1927-28	800	160	128,000
Annual Report of the Board of Grain Commissioners for Canada, Crop Year ended August 31, 1927	500	48	24,000
Forestry in Canada	250	32	8,000
Monthly Bulletin of Agricultural Statistics (Volumes 19 and 20), January 1926, to December, 1927, with table of Contents and Index	7,200	16	115,200
Manufactures of the Non-Ferrous Metals in Canada, 1926	1,000	90	90,000
Legislation respecting Combinations in Restraint of Trade	200	8	1,600
The Manufacturing Industries of Canada, 1925	1,000	64	64,000
Quarterly Report of the Trade of Canada (Imports for Consumption and Exports, Months of January, February and March, 1928, and Twelve Months ending March, 1927 and 1928	1,461	344	502,584
Trading with Columbia and Venezuela with Notes on Curaçao	500	48	24,000
Dominion Grain Research Laboratory, Winnipeg, Man.—Annual Report	1,000	8	8,000
Index to the Commercial Intelligence Journal—Six Months ending June 1928 (Commercial Intelligence Journal Nos. 1249 to 1274) Volume XXXVIII	2,300	28	64,400
Condensed Preliminary Report on the Trade of Canada, 1928	2,200	120	264,000
Preliminary Report—Vital Statistics of Canada, 1927	1,400	16	22,400
The Fertilizer Trade in Canada, June 1, 1926–June 30, 1927	1,000	16	16,000
The French-Canadian Homespun Industry	5,800	40	*116,000
Annual Statistics of Fruit and Floriculture, 1927	2,000	20	40,000
Annual Survey of Education in Canada, 1926	1,500	260	390,000
Preliminary Report on the Mineral Production of Canada—Six Months ending June 30, 1928	1,700	24	40,800
Report on the Grain Trade of Canada, for the Crop Year ended July 31 and to the close of Navigation, 1927	1,600	208	332,800
Canada Year Book, 1927-28	7,250	1,134	8,221,500
Prices and Price Indexes, 1913-1927	800	136	108,800
Quarterly Report of the Trade of Canada, Months of April, May and June, 1928, and three Months ending June, 1927 and 1928	1,450	402	582,900
Rules, Regulations and Instructions to be carried out by Weighmen, their Assistants and Trackmen in the Performance of their Duties in the Weighing of Grain	48	16	768
Canadian Trade in Farm Products, 1927-28	100	20	2,000
Trading with Germany—Points for Exporters	600	20	12,000
New Zealand Customs Regulations	500	16	8,000
Quarterly Report of the Trade of Canada, Months of July, August and September, 1928, and Six Months ending September, 1927 and 1928	1,250	402	502,500
Trading with the Netherlands—Points for Exporters	500	16	8,000
Manufactures of the Non-Metallic Minerals in Canada, 1926	1,500	136	204,000
Coal Statistics for Canada, 1927	1,300	96	124,800
Annual Report on the Mineral Production of Canada, 1926	2,500	384	960,000
Private Supplement to Bently's Code, Ottawa, January, 1929	66	48	3,168
Annual Survey of Education in Canada, 1927	1,700	176	299,200
Index to the Commercial Intelligence Journal—Six Months ending December 1928 (Nos. 1275 to 1300)	7,400	20	148,000
The Precious Metal Marking Act, 1928 with Regulations to date, January 1, 1929 (Office Consolidation)	2,000	16	32,000
Iron and Steel and their Products in Canada, 1926	1,300	164	213,200
Italian Customs Requirements and Regulations	500	8	4,000
Invoice Requirements and Customs Regulations of Cuba	500	16	8,000
A reporter	8,189,987	114,111	300,275,236

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	8,189,987	114,111	300,275,236
Commerce—Suite			
ANGLAIS—*Fin*			
Quarterly Report of the Trade of Canada (Imports for Consumption and Exports), Months of October, November and December 1928, and Nine Months ending December, 1927 and 1928	1,250	402	502,500
Points for Exporters to New Zealand	800	8	6,400
Preliminary Report on the Mineral Production of Canada, 1928	2,000	40	80,000
Chemical and Allied Products in Canada, 1927	1,000	136	136,000
Trade Possibilities of the Baltic States	500	36	18,000
Trade of Canada (Import for Consumption and Exports), 1928	1,650	402	663,300
The Textile Industries of Canada, in the Decade 1917-26	1,500	146	219,000
Quarterly Report on Coal and Coke Statistics of Canada, 1928	4,000	64	*64,000
Monthly Bulletin of Agricultural Statistics, 1928-29	80,822	452	*2,978,007
Supplement to the Commercial Intelligence Journal	6,511	76	*143,464
Commercial Intelligence Journal	123,200	1,968	*4,664,000
BILINGUES			
Census of Alberta, 1926, Population and Agriculture—Recensement et agriculture, 1926, population et agriculture	1,000	272	272,000
Canal Statistics, 1927—Statistiques des canaux, 1927	750	64	48,000
Statistics of the Civil Service of Canada—Numbers Employed and Expenditures on Salaries by Departments, March 31, 1927—Fonctionnaires et employés de l'administration fédérale du Canada, personnel et sa rémunération par ministères, 31 mars 1927	800	56	44,800
Financial Statistics of Provincial Governments in Canada, 1926—Statistique financière des gouvernements provinciaux du Canada, 1926	1,200	80	96,000
Report on the Fur Farms of Canada, 1926—Elevage des animaux à fourrure, 1926	2,000	100	200,000
Census of Industry, 1926, Central Electric Stations in Canada (Part I—Statistics)—Recensement industriel, 1926, Production et distribution de l'électricité (1ère partie—Statistique)	2,100	88	184,800
Sixth Census of Canada, 1921 (Volume III—Population)—Sixième recensement du Canada, 1921 (Volume III—population)	3,487	602	2,099,174
Census of Industry, 1926, the Lumber Industry—Recensement industriel, 1926, industrie du bois	1,350	82	110,700
Annual Report of Juvenile Delinquents, 1926-27—Rapport annuel sur les jeunes délinquents, 1926-27	1,300	64	83,200
Live Stock and Animal Products Statistics, 1927—Statistique du bétail et des produits animaux, 1927	3,000	132	396,000
Census of Trading Establishments, 1924—Recensement des établissements de commerce, 1924	1,900	40	76,000
Fisheries Statistics of Canada, 1927—Statistique des pêcheries, 1927	2,000	200	400,000
Statistics of Electric Railways of Canada, 1927—Statistique des tramways électriques du Canada, 1927	600	56	33,600
Statistics of Steam Railways of Canada, 1927—Statistique des chemins de fer du Canada, 1927	800	184	147,200
Annual Report of Statistics of Criminal and other Offences, September 30, 1927—Rapport annuel sur la statistique de la criminalité, 30 septembre 1927	900	436	383,400
Statistics of Dairy Factories, 1927—Statistique de l'industrie laitière, 1927	2,000	96	192,000
Census of Industry, 1927, The Pulp and Paper Industry—Recensement industriel, 1927, industrie de la pulpe et du papier	1,200	104	124,800
A reporter	8,439,607	120,497	314,641,581

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Suite*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	8,439,607	120,497	314,641,581
Commerce—Fin			
BILINGUES—*Fin*			
Statistics of the Civil Service of Canada—Numbers employed and Expenditures on Salaries, 1927-28—Statistique du service civil du Canada—Personnel et rémunération, 1927-28	700	56	39,200
Monthly Review of Business Statistics—Revue mensuelle de la situation économique	31,966	384	*1,022,912
FRANÇAIS			
Inspection des camions réservoirs	50	8	400
Table des matières du Bulletin des renseignements commerciaux—Pour les six mois terminés avec juin 1928 (numéros 1249 à 1274)	450	16	7,200
Aperçu annuel sur l'instruction publique au Canada, 1926	500	264	132,000
Règlements concernant les poids et mesures	100	32	3,200
La petite industrie de la laine au Canada Français	1,500	20	30,000
Le commerce des engrais au Canada, 1er juillet 1926—30 juin 1927	100	8	800
Table des matières du Bulletin des renseignements commerciaux—Pour les six mois terminés avec décembre 1928 (numéros 1275 à 1300)	450	16	7,200
Bulletin mensuel de la statistique agricole, 1928-29	9,172	452	*346,704
Bulletin de renseignements commerciaux	23,400	836	*376,200
Totaux	8,507,995	122,589	316,607,397
Totaux (31 mars 1928)	9,618,748	100,696	359,199,664

NON EXÉCUTÉS À L'IMPRIMERIE NATIONALE

Immigration et Colonisation—			
ANGLAIS			
Canada—The New Homeland	150,000	32	4,800,000
Canada West (British Edition)	200,855	32	6,427,360
NORVÉGIEN			
Canada—The New Homeland	10,573	32	338,336
TCHECOSLOVAQUE			
Canada—The New Homeland	21,244	64	*679,808
ALLEMAND			
Canada—The New Homeland	21,375	64	*680,800
MAGYAR			
Canada—The New Homeland	10,620	32	339,840
SERBE			
Canada—The New Homeland	10,665	32	341,280
CROATE			
Canada—The New Homeland	10,630	32	340,160
A reporter	435.962	320	13,947,584

TABLEAU N° 8—État indiquant les travaux d'impression de brochures et de livres divers pour l'exercice 1928-29—*Fin*

Description	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Nombre total de pages imprimées
Report	435,962	320	13,947,584
Intérieur—			
ANGLAIS			
New Brunswick	25,000	16	400,000
Revenu National—			
ANGLAIS			
Sales Catalogue	1,500	44	*38,000
BILINGUES			
Customs Sale of Unclaimed Goods—Ventes de douane de marchandises non-réclamées	1,500	54	*38,000
Totaux	463,962	434	14,423,584
Totaux (31 mars 1928)	507,002	226	18,661,172

†Pour des fins de vente.

TABLEAU N° 9—Autres impressions pour les ministères pendant l'exercice 1928-29

Ministère	Exécutés par l'Imprimerie Nationale		Non exécutés par l'Imprimerie Nationale	
	Enveloppes	Exemplaires d'autres travaux	Enveloppes	Exemplaires d'autres travaux
Conseil consultatif du tarif et des impôts	3,000	5,000	.....	.....
Agriculture	4,828,284	13,052,884	60,000	4,444,275
Archives	13,500	11,950	5,200	.....
Auditeur général	5,400	59,900	.....	.....
Directeur général des élections	327,300	3,888,001	.....	.....
Commission du Service civil	476,715	1,047,485	.....	.....
Comité du Soixantenaire de la Confédération	.....	2,500	.....	.....
Cour de l'Echiquier	.....	2,125	.....	.....
Fermes expérimentales	742,774	1,151,450	.....	761,300
Affaires extérieures	25,150	546,570	.....	.....
Finances	680,550	1,722,385	.....	.....
Comité de surveillance des contrats du gouvernement	15,000	10,000	.....	.....
Secrétaire du Gouverneur général	4,500	47,588	.....	.....
Santé	243,600	455,140	.....	.....
Chambre des Communes	566,970	212,310	175	.....
Immigration et Colonisation	391,240	3,949,356	17,000	10,100
Affaires des Sauvages	121,862	567,300	1,000	2,000
Assurance	.....	211,400	10,000	.....
Intérieur	1,947,208	6,017,136	35,025	550,675
Justice	33,900	189,185	.....	.....
Travail	202,000	1,500,700	.....	13,100
Bibliothèque du Parlement	8,000	2,203	.....	.....
Marine et Pêcheries	1,249,775	4,462,120	32,147	31,000
Mines	233,840	442,769	5,000	5,819
Défense Nationale	2,340,588	5,875,018	.....	1,030,751
Galerie Nationale du Canada	5,000	6,000	.....	.....
Conseil consultatif national des recherches	18,000	32,800	.....	.....
Revenu National	3,799,892	38,740,062	.....	597,135
Bureau des brevets et droits d'auteur	67,000	376,380	.....	20,955
Pénitenciers	10,000	40,540	.....	.....
Pensions et Santé Nationale	743,529	1,793,065	.....	4,900
Postes	7,678,226	114,520,092	.....	27,671,766
Conseil privé	1,760	9,272	.....	.....
Impressions et papeterie publiques	2,331,133	7,837,411	.....	.....
Travaux publics	504,160	2,261,882	.....	5,000
Chemins de fer et Canaux	199,665	1,339,035	.....	11,035
Commission des chemins de fer	55,000	128,615	.....	.....
Royale gendarmerie à cheval du Canada	502,600	2,009,850	.....	.....
Hôtel de la Monnaie	.....	2,000	.....	.....
Secrétariat d'Etat	117,315	770,055	.....	.....
Sénat	45,345	90,507	.....	.....
Commission d'établissement des soldats	9,000	170,500	.....	.....
Rétablissement des soldats dans la vie civile	.....	247,550	.....	8,000
Cour Suprême	64,015	6,249	.....	.....
Commerce	1,009,134	5,085,349	.....	1,687,540
Totaux	31,621,930	220,899,689	165,547	36,855,351
Totaux (31 mars 1928)	29,857,349	193,974,750	166,600	25,752,388

TABLEAU N° 10—ÉTAT indiquant le nombre de livres reliés pendant l'exercice 1928-29

Ministère	Exécutés par l'Imprimerie Nationale				Non exécutés par l'Imprimerie Nationale			
	Plein cuir	Demi cuir	Quart de cuir	Toile	Plein cuir	Demi cuir	Quart de cuir	Toile
Conseil consultatif du tarif et des impôts	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....
Agriculture	1	42	3	54,477	.....	.....	.....	1,036
Archives	.....	1	2	.....	.....	.....	.....	.....
Auditeur général	.....	20	15	54	.....	.....	.....	.....
Directeur général des élections	.....	1	.....	6	.....	.....	.....	.....
Commission du Service civil	.....	.....	.....	30	.....	.....	.....	.....
Comité du Soixantenaire de la Confédération	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....
Cour de l'Echiquier	1	10	.....	5	.....	.....	.....	.....
Fermes expérimentales	.....	97	.....	10,611	.....	.....	.....	302
Affaires extérieures	43,000	38	3	39	.....	.....	.....	.....
Finances	.....	44	44	282	.....	.....	.....	.....
Secrétaire du Gouverneur général	.....	2	.....	5	.....	.....	.....	.....
Santé	.....	2	.....	254	.....	.....	.....	22
Chambre des Communes	1	31	27	2,200	.....	.....	.....	.....
Immigration et Colonisation	.....	83	22	590	.....	.....	.....	.....
Affaires des Sauvages	1	62	64	2,468	.....	.....	.....	.....
Assurance	6	10	13	11,971	.....	.....	.....	.....
Intérieur	200	425	222	17,120	.....	.....	.....	25
Justice	55	41	2	4	.....	.....	.....	.....
Travail	151	1,248	2	152	.....	.....	.....	.....
Bibliothèque du Parlement	27	727	67	201	.....	.....	.....	.....
Marine et Pêcheries	10	15	73	29,437	.....	1	.....	51
Mines	52	150	12	3,929	.....	.....	.....	.....
Défense Nationale	9	93	4	13,267	.....	.....	.....	.....
Galerie Nationale du Canada	.....	.....	.....	10	.....	.....	.....	.....
Revenu National	44	2,630	3,112	9,978	.....	8	150	1,945
Bureau des brevets et droits d'auteur	6	185	.....	283	.....	.....	.....	.....
Pénitenciers	.....	78	24	.....	.....	.....	.....	.....
Pensions et Santé Nationale	.....	2	.....	2,688	.....	.....	.....	.....
Postes	1	1,012	932	84,199	.....	.....	.....	.....
Conseil privé	9	1	.....	1	.....	.....	.....	.....
Impressions et papeterie publiques	1	341	.....	60,713	.....	.....	.....	.....
Travaux publics	.....	143	134	5,277	.....	.....	.....	.....
Chemins de fer et Canaux	35	70	26	2,820	.....	.....	.....	.....
Commission des chemins de fer	2	19	22	309	.....	.....	.....	.....
Royale gendarmerie à cheval du Canada	.....	6	.....	3,670	.....	.....	.....	1,664
Secrétariat d'Etat	12	67	32	24	.....	.....	.....	.....
Sénat	8	28	.....	487	.....	.....	.....	.....
Rétablissement des soldats dans la vie civile	.....	.....	.....	360	.....	.....	.....	.....
Commission d'établissement des soldats	6	15	.....	37,740	.....	.....	.....	.....
Cour Suprême	.....	25	.....	12	.....	.....	.....	.....
Commerce	49	276	57	18,549	.....	.....	.....	91
Totaux	43,687	8,040	4,914	374,226	.....	9	150	5,136
Totaux (31 mars 1928)	325	6,069	4,786	243,920	50	61	5	13,753

TABLEAU N° 11—État indiquant le nombre de blocs-notes faits pendant l'exercice 1928-29

Ministère	Exécutés par l'Imprimerie Nationale	Non exécutés par l'Imprimerie Nationale
	Quantité	Quantité
Agriculture	42,547	.....
Archives	20	.....
Commission du Service civil	550	.....
Fermes expérimentales	282	.....
Affaires extérieures	53,968	.....
Secrétaire du Gouverneur général	200	.....
Santé	945	.....
Chambre des Communes	1,012	10,230
Immigration et Colonisation	5,985	.....
Affaires des Sauvages	2,076	.....
Assurance	522	.....
Intérieur	18,554	100
Justice	1,400	.....
Travail	1,647	25
Marine et Pêcheries	8,333	.....
Mines	470	.....
Défense Nationale	81,330	21,075
Conseil consultatif national des recherches	70	.....
Revenu National	6,490	3,500
Bureau des brevets et droits d'auteur	210	.....
Pénitenciers	1,190	.....
Pensions et Santé Nationale	7,396	.....
Postes	160,158	135,619
Conseil privé	144	.....
Impressions et papeterie publiques	173,178	20,004
Travaux publics	7,979	.....
Chemins de fer et Canaux	3,385	.....
Commission des chemins de fer	1,040	.....
Royale gendarmerie à cheval du Canada	2,316	.....
Secrétariat d'Etat	1,230	.....
Sénat	1,210	.....
Rétablissement des Soldats dans la vie civile	190	.....
Commission d'établissement des soldats	600	.....
Cour Suprême	70	.....
Commerce	22,789	654
Totaux	609,486	191,207
Totaux (31 mars 1928)	583,008	162,598

TABLEAU N° 12—État indiquant la fabrication, impression et timbrage des enveloppes postales affranchies durant l'exercice 1928-29

—	Exécutés par l'Imprimerie Nationale	Non exécutés par l'Imprimerie Nationale
	Quantité fabriquée et timbrée	Quantité fabriquée et timbrée
Un cent	3,087,074	1,766,500
Deux cents	10,979,640	1,208,200
Cinq cents	.....	5,000
Dix cents	.....	51,768
Totaux	14,059,714	3,031,468
Totaux (31 mars 1928)	13,905,350	5,450,473

TABLEAU N° 13—État des travaux d'estampage d'en-têtes de lettres et d'enveloppes durant l'exercice 1928-29

Ministère	Exécutés par l'Imprimerie Nationale				Non exécutés par l'Imprimerie Nationale	
	Papier tellière, demi-tellière, et papier à lettre, demi-papier à lettre	Blocs-notes, grand et petit formats	Enveloppes	Nombre d'impressions	Blocs-notes, grand et petit formats	Enveloppes
Agriculture	36,000	1,125	153,073	190,198	.....	.....
Archives	.....	1,500	.....	1,500	.....	.....
Auditeur général	.....	.....	5,000	5,000	.....	.....
Directeur général des élections	2,000	.....	.....	2,000	.....	.....
Commission du Service civil	6,000	285	6,000	12,285	.....	.....
Comité du Soixantenaire de la Confédération	.....	.....	50	50	.....	.....
Cour de l'Echiquier	2,000	.....	.....	2,000	.....	.....
Affaires extérieures	74,500	24,280	58,700	157,480	.....	.....
Finances	23,000	.....	10,500	33,500	.....	.....
Comité de surveillance des contrats du gouvernement	.....	5,000	.....	5,000	.....	.....
Secrétaire du Gouverneur général	38,000	43,230	37,800	119,030	.....	1,000
Santé	9,000	800	.....	9,800	.....	.....
Chambre des Communes	30,800	17,526	473,900	522,226	.....	.....
Immigration et Colonisation	40,000	.....	.....	40,000	.....	.....
Affaires des Sauvages	6,000	250	1,000	7,250	.....	.....
Assurance	11,000	.....	.....	11,000	.....	.....
Intérieur	60,000	.....	26,000	86,000	.....	.....
Justice	48,000	3,700	23,000	74,700	.....	.....
Travail	8,000	.....	2,000	10,000	.....	.....
Marine et Pêcheries	18,500	.....	17,000	35,500	.....	.....
Mines	11,600	.....	13,500	25,100	.....	.....
Défense Nationale	24,900	5,250	22,975	53,125	.....	.....
Galerie Nationale du Canada	5,000	.....	9,000	14,000	.....	.....
Conseil consultatif national des recherches	7,000	.....	7,000	14,000	.....	.....
Revenu National	17,000	2,380	21,700	41,080	.....	.....
Bureau des brevets et droits d'auteur	9,000	.....	2,000	11,000	.....	.....
Pensions et Santé Nationale	65,500	8,200	16,000	89,700	.....	.....
Postes	32,500	2,000	20,000	54,500	.....	.....
Conseil privé	30,500	16,625	2,800	49,925	.....	.....
Impressions et papeterie publiques	5,000	250	57,500	62,750	.....	.....
Travaux publics	37,000	1,500	25,000	63,500	.....	.....
Chemins de fer et Canaux	60,000	.....	6,000	66,000	.....	.....
Commission des chemins de fer	2,000	.....	.....	2,000	.....	.....
Royale gendarmerie à cheval du Canada	.....	.....	10,000	10,000	.....	.....
Hôtel de la Monnaie	.....	.....	5,000	5,000	.....	.....
Secrétariat d'Etat	73,300	2,000	7,000	82,300	.....	.....
Sénat	15,325	70,760	70,400	156,485	.....	.....
Rétablissement des soldats dans la vie civile	2,000	.....	1,000	3,000	.....	.....
Cour Suprême	5,000	500	1,500	7,000	.....	.....
Commerce	31,000	100	5,000	36,100	.....	.....
Totaux	846,425	207,261	1,117,398	2,171,084	.....	1,000
Totaux (31 mars 1928)	627,750	257,582	987,725	1,873,057	900	.....

TABLEAU N° 14—État indiquant les travaux de feuillets mobiles faits durant l'exercice 1928-29

Ministère	Exécutés par l'Imprimerie Nationale				Non exécutés par l'Imprimerie Nationale			
	Biblo-rhaptes	Feuillets mobiles	Feuilles index	Cartes-index	Biblo-rahptes	Feuill. mobiles	Feuilles index	Cartes-index
Agriculture	118	294,532	1,252	13,500	1	990	58	.....
Archives	.....	6,100	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Auditeur général	30	86,100	388	.....	.....	.....	.....	.....
Commission du Service civil	5	23,750	.....	.....	.....	.....	.....	5,100
Fermes expérimentales	78	51,400	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Affaires extérieures	4	107,325	63	.....	.....	.....	.....	.....
Finances	218	93,100	981	.....	.....	.....	.....	.....
Secrétaire du Gouverneur général	1	1,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Santé	4	3,100	136	.....	.....	.....	.....	.....
Chambre des Communes	12	500	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Immigration et Colonisation	69	86,520	1,394	10,000	.....	.....	.....	.....
Affaires des Sauvages	11	29,860	505	.....	.....	.....	.....	.....
Assurance	13	2,775	347	.....	.....	.....	.....	.....
Intérieur	614	383,097	3,421	.....	.....	.....	.....	.....
Justice	8	12,500	534	.....	.....	.....	.....	.....
Travail	12	241,500	238	.....	.....	.....	.....	.....
Bibliothèque du parlement	2	2,000	28	.....	.....	.....	.....	.....
Marine et Pêcheries	208	505,175	1,508	2,000	.....	.....	.....	.....
Mines	15	22,550	78	300	.....	.....	.....	.....
Défense Nationale	662	1,245,462	7,371	2,000	1	1,000	29	.....
Revenu National	717	648,527	3,256	10,000	1	600	.....	.....
Bureau des brevets et droits d'auteur	3	1,000	29	.....	.....	.....	.....	.....
Pénitenciers	13	12,050	122	.....	.....	.....	.....	.....
Pensions et Santé Nationale	61	104,100	92	20,125	.....	.....	.....	.....
Postes	86	281,996	778	142,950	.....	.....	.....	.....
Conseil privé	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Impressions et papeterie publiques	50	2,943,560	1,271	1,156,100	.....	3,000	.....	.....
Travaux publics	40	41,135	1,476	2,000	.....	.....	.....	145
Chemins de fer et Canaux	132	370,900	1,192	200	.....	.....	.....	.....
Commission des Chemins de fer	106	50,700	93	.....	.....	.....	.....	.....
Royale gendarmerie à cheval du Canada	286	262,250	120	.....	.....	.....	.....	.....
Secrétariat d'Etat	10	2,404	69	.....	.....	.....	.....	.....
Sénat	.....	10,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rétablissement des soldats dans la vie civile	16	16,750	60	.....	.....	.....	.....	.....
Commission d'établissement des soldats	58	72,145	.....	.....	.....	20,000	.....	.....
Cour Suprême	3	500	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Commerce	452	1,757,860	423	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	4,118	9,774,223	27,225	1,359,175	3	25,590	87	5,245
Totaux (31 mars 928	3,775	9,067,736	19,397	245,725	6	11,525	9,216	163

TABLEAU N° 15—État indiquant le nombre de cartes, plans, chèques et formules lithographiés durant l'exercice 1928-29

Ministère	Non exécutés par l'Imprimerie Nationale	
	Cartes et plans	Chèques et formules
Conseil consultatif du tarif et des impôts	.....	1,000
Agriculture	500	202,940
Archives	.....	600
Auditeur général	.....	360
Commission du Service civil	.....	470
Cour de l'Echiquier	.....	200
Fermes expérimentales	.....	117,125
Affaires extérieures	450	12,200
Finances	.....	597,100
Secrétaire du Gouverneur général	.....	13,700
Santé	.....	23,389
Chambre des Communes	.....	845,820
Immigration et Colonisation	.....	22,000
Affaires des Sauvages	.....	47,650
Assurance	.....	3,700
Intérieur	943,080	2,257,248
Justice	.....	14,471
Travail	.....	22,290
Bibliothèque du Parlement	.....	500
Marine et Pêcheries	429,460	73,996
Mines	143,569	185,485
Défense Nationale	.....	254,795
Conseil consultatif national des recherches	.....	5,000
Revenu National	.....	474,564
Bureau des brevets et droits d'auteur	.....	77,458
Pénitenciers	.....	15,000
Pensions et Santé Nationale	.....	1,112,717
Postes	.....	243,900
Conseil privé	.....	1,250
Impressions et papeterie publiques	16,450	125,485
Travaux publics	150	88,485
Chemins de fer et Canaux	25	95,074
Commission des chemins de fer	5,175	2,860
Royale gendarmerie à cheval du Canada	.....	117,850
Secrétariat d'Etat	.....	26,750
Sénat	9,000	3,200
Rétablissement des Soldats dans la vie civile	.....	425
Commission d'établissement des soldats	.....	8,105
Cour Suprême	.....	700
Commerce	12,541	1,961,325
Totaux	1,560,400	9,057,187
Totaux (31 mars 1928)	810,926	19,580,297

TABLEAU N° 16—État indiquant le nombre de photogravures demi-teintes ou au trait, électrotypes et coins d'estampages fait durant l'exercice 1928-29

Ministère	Non exécutés par l'Imprimerie Nationale			
	Photogravures		Electro-types	Coins
	Demi-teintes	Au trait		
Agriculture	111	31	65	.....
Archives	1	.....	.....	.....
Gazette du Canada	.....	9	.....	.....
Commission du Service civil	.....	.....	.....	1
Fermes expérimentales	501	35	50	1
Affaires extérieures	22	.....	36	6
Finances	.....	.....	4	1
Comité de surveillance des contrats du gouvernement	.....	.....	2	.....
Secrétaire du Gouverneur général	.....	1	.....	.....
Santé	.....	14	24	2
Chambre des Communes	1	.....	.....	.....
Immigration et Colonisation	26	2	78	.....
Affaires des Sauvages	.....	.....	12	2
Assurance	.....	.....	.....	1
Intérieur	391	168	120	3
Justice	.....	8	.....	3
Travail	24	47	6	.....
Marine et Pêcheries	6	22	26	1
Mines	89	107	20	1
Défense Nationale	17	2	2	1
Conseil consultatif national des recherches du Canada	4	.....	.....	2
Revenu National	59	4	115	6
Bureau des brevets et droits d'auteur	.....	7,888	.....	1
Pensions et Santé Nationale	.....	29	3	12
Postes	2	34	319	.....
Impressions et papeterie publiques	.....	.....	129	.....
Travaux publics	9	9	1	2
Chemins de fer et Canaux	2	1	5	.....
Commission des chemins de fer	.....	1	.....	1
Royale gardermerie à cheval du Canada	1	6	4	1
Cour Suprême	.....	4	.....	.....
Commerce	25	123	20	4
Totaux	1,291	8,545	1,041	52
Totaux (31 mars 1928)	1,235	9,857	1,486	43

TABLEAU N° 17—Division de la lithographie et de la gravure—Travaux exécutés durant l'exercice 1928-29

	Nombre
Esquises pour les coins	40
Coins d'acier gravés	66
Esquises pour les cartes d'invitation et de Noël, etc	29
Cartes d'invitation et de Noël, gravées	69
Esquises de plaques pour les cartes	23
Plaques gravées pour les cartes	70
Esquises pour chèques—Formules, certificats, etc	7
Chèques gravés—Formules, certificats, etc	9
Rapiéçage des plaques gravées pour les chèques	183
Dessins de diagrammes	5
Transports des plaques de cartes géographiques	1,386
Epreuves des plaques de cartes géographiques	717

TABLEAU N° 18—Tableau comparatif du nombre d'impressions typographiques durant les huit derniers exercices

Années	Impressions exécutées par l'Imprimerie Nationale
1921-22	94,482,190
1922-23	98,789,239
1923-24	109,417,386
1924-25	96,879,527
1925-26	97,011,711
1926-27	113,973,666
1927-28	111,908,011
1928-29	112,475,762

DIVISION DU COMPTABLE

OTTAWA, 1er août 1929.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant des opérations de cette division du département pour l'exercice terminé le 31 mars 1929. Vous trouverez les détails complets des opérations financières du département sous les titres qui suivent:—

1. État financier général.
2. Compte des lettres de crédit.
3. Compte des avances à l'Imprimeur du Roi.
4. Compte de la division des impressions et états comparatifs.
5. Compte de la division de la papeterie et états comparatifs.
6. Crédits, dépense, détails.
7. La *Gazette du Canada*, état comparatif des recettes et de la dépense.
8. Compte des recettes imprévues.

Respectueusement soumis,

F. G. BRONSKILL,

Comptable en chef.

1. ÉTAT FINANCIER GÉNÉRAL POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1929

Dt. Dt.

—		Division des impressions		Division de la papeterie		Recettes imprévues	Crédits votés	Total
		Lettres de crédit—Recettes	Travail terminé et au compte des ministères	Lettres de crédit—Recettes	Marchandises achetées et au compte des ministères			
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Compte des avances à l'Imprimeur du Roi								
Avances au compte de la division des impressions par lettres de crédit	$2,173,569 16							
Avances au compte de la division des impressions par chèques sur New-York	5,347 30							
Avances au compte de la division des impressions par lettres de change	1,339 65	2,180,256 11	.....	.....	.....	.....	.....	2,180,256 11
Avances au compte de la division de la papeterie par lettres de crédit	1,238,287 04							
Avances au compte de la division de la papeterie par chèques sur New-York	27,682 08							
Avances au compte de la division de la papeterie par lettres de change sur Londres, Angleterre	18,546 35							
Avances au compte de la division de la papeterie par chèques sur autres pays	310 44	.....	.....	1,284,825 91	.....	.....	.....	1,284,825 91
Impressions, reliure, etc., au compte des ministères		.....	1,163,943 94					
Impressions, etc., exécutées dans les imprimeries privées et débitables aux ministères		.....	334,373 47					
Papier employé à cet usage		.....	689,890 98					
Bobines vides vendues au public		.....	9 65					
Galvanos vendus au public		.....	12 15					
Serviettes sanitaires vendues au public		.....	2 65					
Matériel mis au rancart vendu au public		.....	107 98					
Total		.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,188,340 82
Papeterie, etc., débitables aux ministères		.....	.....	.....	1,338,945 63			
Dactylographes mis au rancart, vendus au public		.....	.....	.....	4,971 80			
Fourniture de bureau mis au rancart, vendue au public		.....	.....	.....	109 95			
Total		.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,344,027 38

COMPTE DES RECETTES IMPRÉVUES							
Produits des ventes:							
Publications parlementaires aux ministères					18,834 11		
Publications parlementaires au public					47,772 76		
Gazette du Canada, annonces et abonnements					80,213 96		
Papier de rebut, caisses vides, etc., au public					14,991 33		
Excédent du revenu sur la dépense dans la division des impressions					40,583 85		
Excédent du revenu sur la dépense dans la division de la papeterie					46,088 12		
Total							248,484 13
CRÉDITS							
N° 23 Appointement du gouvernement civil						80,190 00	
N° 23 Dépenses casuelles du gouvernement civil						15,000 00	
N° 261 Impressions, reliure, etc., des Statuts annuels						10,000 00	
N° 262 *Gazette du Canada*						35,000 00	
N° 263 Outillage—réparations et renouvellements						30,000 00	
N° 264 Outillage—nouveau						18,650 00	
N° 265 Distribution des documents parlementaires						50,000 00	
N° 266 Impressions et reliure des publications gouvernementales pour la vente et distribution aux ministères et au public						40,000 00	
N° 495 Impressions, reliure et distribution des Statuts Revisés du Canada, 1927						25,000 00	
Gratifications						242 67	
Total							304,082 67
Grand total	2,180,256 11	2,188,340 82	1,284,825 91	1,344,027 38	248,484 13	304,082 67	7,550,017 02

ÉTAT FINANCIER GÉNÉRAL—*Fin*

Ct. Ct.

—	Division des impressions		Division de la papeterie		Dépôts des recettes imprévues	Crédits votés	Total
	Lettres de crédit—Dépenses	Recettes provenant des ministères	Lettres de crédit—Dépenses	Recettes provenant des ministères			
COMPTE DES AVANCES À L'IMPRIMEUR DU ROI	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dépenses de la division des impressions—							
Salaires	1,047,622 00						
Matériel d'imprimerie	88,765 37						
Papier	681,256 40						
Impressions à l'extérieur	324,505 81						
Dépenses diverses	23,476 78						
Ménage et matériel de ménage	14,629 75						
Total							2,180,256 11
Dépenses au compte de la division de la papeterie—							
Marchandises, papeterie			1,171,036 22				
Salaires			100,765 14				
Dépenses diverses			13,024 55				
Total							1,284,825 91
Dépôts au crédit de l'Etat—							
Ventes d'impressions, etc., aux ministères		2,188,208 39					
" de bobines vides		9 65					
" de galvanos		12 15					
" de serviettes sanitaires		2 65					
" de matériel mis au rancart		107 98					
Total							2,188,340 82
Ventes de papeterie, etc., aux ministères				1,338,945 63			
" de dactylographes mis au rancart				4,971 80			
" de fourniture de bureau mis au rancart				109 95			
Total							1,344,027 38
RECETTES IMPRÉVUES							
Dépôts au crédit de l'Etat—							
Ventes de publications parlementaires aux ministères					18,834 11		
" publications parlementaires au public					47,772 76		
" la *Gazette du Canada*, annonces et abonnements					80,213 96		
" papier de rebut, caisses vides, etc., au public					14,991 33		

Virement d'écriture—							
Excédent du revenu sur la dépense au compte de la division des impressions transporté au crédit du compte des recettes imprévues					40,583 85		
Excédent du revenu sur la dépense au compte de la division de la papeterie transporté au crédit du compte des recettes imprévues					46,088 12		
Total							248,484 13
CRÉDITS							
Dépenses—							
Appointements du gouvernement civil						79,855 97	
Dépenses casuelles du gouvernement civil						14,937 54	
Impressions, reliure, etc., des Statuts annuels						10,000 00	
Gazette du Canada						34,907 92	
Outillage—réparations et renouvellements						29,791 11	
Outillage—nouveau						17,270 15	
Distribution des documents parlementaires						49,789 37	
Impressions et reliure des publications gouvernementales pour la vente et distribution aux ministères et au public						36,724 60	
Impressions, reliure et distribution des Statuts revisés du Canada, 1927						17,248 97	
Gratifications						242 67	
Total							290,768 30
Soldes des crédits dépensés—							
Appointements du gouvernement civil						334 03	
Dépenses casuelles du gouvernement						62 46	
Gazette du Canada						92 08	
Outillage—réparations et renouvellements						208 89	
Outillage—nouveau						1,379 85	
Distribution des documents parlementaires						210 63	
Impression et reliure des publications gouvernementales pour la vente et distribution aux ministères et au public						3,275 40	
Impression, reliure et distribution des Statuts revisés du Canada, 1927						7,751 03	
Total							13,314 37
Grand total	2,180,256 11	2,188,340 82	1,284,825 91	1,344,027 38	248,484 13	304,082 67	7,550,017 02

2. COMPTES DES LETTRES DE CRÉDIT

Montant total reçu par lettres de crédit pour l'exercice terminé le 31 mars 1929	$ 3,597,660 52
Montant total reçu par lettres de change	19,886 00
Montant total reçu par chèques sur New-York	43,999 65
Montant total reçu par chèques sur la France	225 23
Montant total reçu par chèques sur la Hollande	14 04
Montant total reçu par chèques sur la Belgique	1 64
Montant total reçu par chèques sur l'Allemagne	194 25
Montant total reçu par chèques sur les Indes	21 55
Montant total reçu par chèques sur la Suisse	4 18
Montant total reçu par chèques sur le Danemark	1 29
Montant total reçu par chèques sur l'Espagne	3 61
Montant total reçu par chèques sur Manilla, I.P	10 20
	$ 3,662,022 16
Détail par comptes, de la dépense nette sur comptes précédents—	
Compte de la division des impressions	$ 2,180,256 11
Compte de la division de la papeterie	1,284,825 91
Impression, reliure et distribution des Statuts Annuels	10,000 00
Gazette du Canada	34,907 92
Outillage—réparations et renouvellements	29,791 11
Outillage—nouveau	17,270 15
Distribution des documents parlementaires	49,789 37
Impressions et reliure des publications gouvernementales pour la vente et distribution aux ministères et au public	36,724 60
Impression, reliure et distribution des Statuts revisés du Canada, 1927	17,248 97
Gratifications	242 67
	$ 3,661,056 81
Remboursements déposés au crédit des comptes respectifs—	
Compte de la division des impressions — $ 623 96	
Compte de la division de la papeterie — 333 87	
Outillage—réparations et renouvellements — 7 52	
	965 35
	$ 3,662,022 16

3. COMPTES DES AVANCES À L'IMPRIMEUR DU ROI

Avances faites à l'Imprimeur du Roi pendant l'exercice 1928-29—		
Pour la division des impressions	$ 2,180,880 07	
Pour la division de la papeterie	1,285,159 78	
		$ 3,466,039 85
Montant reçu pour impressions, etc., en sus du coût	$ 40,583 85	
Montant reçu pour papeterie, etc., en sus du coût	46,088 12	
		86,671 97
		$ 3,552,771 82
Dépôts chez le Receveur général faites par l'Imprimeur du Roi pour couvrir les avances faites pendant l'exercice 1928-1929—		
Montant reçu du parlement et des ministères pour impressions, etc	$ 2,188,208 39	
Montant provenant de la vente de bobines vides	9 65	
Montant provenant de la vente de galvanos	12 15	
Montant provenant de la vente de serviettes sanitaires	2 65	
Montant provenant de matériel mis au rancart	107 98	
		$ 2,188,340 82
Montant des remboursements—Division des impressions		623 96
		$ 2,188,964 78
Montant reçu du parlement et des ministères pour papeterie, etc	$ 1,338,945 63	
Montant provenant de la vente de dactylographes mis au rancart	4,971 80	
Montant provenant de la vente de matériel mis au rancart	109 95	
	$ 1,344,027 38	
Montant des remboursements— Division de la papeterie	333 87	
		1,344,361 25
		$ 3,533,326 03
Montant de l'augmentation des marchandises en magasin aux impressions, exercice 1928-29		32,499 14
		$ 3,565,825 17
Montant de la diminution des marchandises en magasin de la papeterie, exercice 1928-29		13,113 35
		$ 3,552,711 82

4. COMPTES DE LA DIVISION DES IMPRESSIONS

Inventaire le 1er avril 1928			$ 384,482 35
Dépenses pour l'exercice 1928-29—			
Salaires		$ 1,047,622 00	
Fournitures d'imprimerie	$ 86,555 83		
Droits de douane (remboursables)	2,209 54		
		88,765 37	
Papier en magasin		681,256 40	
Travaux faits à l'extérieur		324,505 81	
Impressions pour le bureau	$ 19,716 26		
Papeterie pour le bureau	1,780 53		
Fret	691 27		
Courtage	56 00		
Accessoires d'automobile, réparations, etc., 50% du coût	1,232 72		
Ménage et matériel de ménage	14,629 75		
		38,106 53	
			2,180,256 11
Profit pour l'exercice 1928-29 transporté au crédit du compte des recettes imprévues			40,583 85
			$ 2,605,322 31
Recettes pour l'exercice 1928-29—			
Ventes de travaux faits dans l'imprimerie, etc., au parlement et aux ministères		$ 1,853,834 92	
Ventes de travaux faits à l'extérieur, au parlement et aux ministères		334,373 47	
			2,188,208 39
Ventes de bobines vides		9 65	
Ventes de galvanos		12 15	
Ventes de serviettes sanitaires		2 65	
Ventes de matériel mis au rancart		107 98	
			132 43
			$ 2,188,340 82
Inventaire le 31 mars 1929			416,981 49
			$ 2,605,322 31

NOTE:—Impressions fournies durant l'année fiscale et non soldées par les ministères à la clôture des livres, le 31 mai 1929—

Agriculture, $60,692.58; Commission du service civil, $7,036.00; Affaires extérieures, $7,135.49; de la Santé, $1,252.34; Intérieur, $44,170.99; Justice, $1,699.90; Marine, $4,264.71; Défense nationale, $5,776.40; Impressions et papeterie publiques, $2,139.65; Travaux publics, $740.92; Chemins de fer et canaux, $3,604.20; Commission des chemins de fer, $292.07; Secrétariat d'Etat, $2,686.79; Commerce, $35,319.17	$ 176,811 21

DÉTAIL DE L'INVENTAIRE DE LA DIVISION DES IMPRESSIONS LE 31 MARS 1929.

Travaux en cours (main-d'œuvre et autres frais)—			
Composition à la main		$ 48,392 58	
Composition à la monotype		40,008 32	
Composition à la linotype		14,520 18	
			$ 102,921 08
Clicherie			2,023 72
Atelier des presses			20,533 03
Reliure			22,992 87
Atelier d'estampage			270 93
Atelier de la gravure			1,126 25
			$ 149,867 88
Fournitures dans les travaux en cours—			
Atelier des presses—encre		$ 566 04	
Reliure		585 63	
Atelier de la gravure		444 79	
Papier		87,333 23	
Résidus de papier		71 44	
			89,001 13
Fournitures, etc., en magasin dans les divers ateliers—			
Division des fonds de papier		$ 88,946 43	
Division des impressions		62,743 01	
Division des machines		1,292 19	
Division de la composition à la main		40 41	
Division des monotypes		36 60	
Division des linotypes		8 53	
Division de la clicherie		76 02	
Atelier des presses		1,126 38	
Atelier de la reliure		8,838 08	
Atelier de la gravure		433 13	
			163,540 76
Pour lithographie, impressions, reliure, etc., avances sur travaux en cours à l'extérieur et non encore imputées au parlement et aux ministères, le 31 mars 1929			14,571 72
			$ 416,981 49

ÉTAT des montants payés, par ministères, à des établissements de l'extérieur pour impressions, travaux de lithographie, de reliure, etc., pendant l'exercice terminé le 31 mars, 1929

Ministère	Douane, fret, etc., payé aux Compagnies de transport, etc.	Impressions reliure et travaux de lithographie	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Conseil consultatif du tarif et des impôts	.....	14 17	14 17
Agriculture	72 35	20,987 14	21,059 49
Archives	1 60	386 75	388 35
Auditeur général	.....	11 54	11 54
Commission du Service civil	.....	97 36	97 36
Cour de l'Echiquier	.....	19 05	19 05
Affaires extérieures	1 50	398 51	400 01
Finances	.....	4,249 74	4,249 74
Comité de surveillance des contrats du gouvernement	.....	1 80	1 80
Secrétariat du Gouverneur général	.....	754 94	754 94
De la Santé	.....	851 17	851 17
Chambre des communes	22 66	3,859 05	3,881 71
Immigration et Colonisation	10 18	41,067 91	41,078 09
Affaires Indiennes	.....	339 84	339 84
Assurances	12 36	156 03	168 39
Intérieur	149 20	53,274 30	53,423 50
Justice	.....	391 17	391 17
Travail	4 50	1,151 78	1,156 28
Bibliothèque du Parlement	.....	19 06	19 06
Marine	62 53	18,643 09	18,705 62
Mines	19 34	22,927 80	22,947 14
Défense nationale	17 51	2,138 80	2,156 31
Conseil national des Recherches	18 90	71 81	90 71
Revenu national	.....	12,505 77	12,505 77
Postes	2,481 50	102,403 22	104,884 72
Conseil privé	.....	90 40	90 40
Impressions et papeterie publiques	.....	999 76	999 76
Travaux publics	.....	926 34	926 34
Chemins de fer et canaux	3 65	1,660 82	1,664 47
Commission des chemins de fer	.....	66 97	66 97
Royale Gendarmerie à cheval du Canada	.....	1,650 30	1,650 30
Secrétariat d'Etat	.....	12,447 65	12,447 65
Sénat du Canada	.....	1,345 58	1,345 58
Rétablissement des soldats dans la vie civile	.....	2,215 19	2,215 19
Commission de l'établissement des soldats	.....	223 30	223 30
Cour Suprême	.....	36 55	36 55
Commerce	23 82	13,219 55	13,243 37
Total	2,901 60	321,604 21	324,505 81

ÉTAT des impressions, travaux de lithographie, etc., et papier fourni au parlement et aux ministères pour l'exercice terminé le 31 mars 1929

Ministère	Travaux exécutés à l'extérieur	Travaux exécutés à l'imprimerie	Papier	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Conseil consultatif du tarif et des impôts	14 17	7,262 94	296 26	7,573 37
Agriculture	21,499 74	104,597 71	76,367 27	202,464 72
Archives	85 79	5,365 50	350 93	5,802 22
Auditeur général	11 54	14,009 80	1,453 87	15,475 21
Directeur général des élections	.....	11,985 10	19,941 29	31,926 39
Commission du Service civil	97 36	4,406 50	4,034 40	8,538 26
Comité du soixantenaire de la confédération	.....	374 81	34 16	408 97
Cour de l'Echiquier	19 05	162 17	34 78	216 00
Affaires extérieures	400 01	17,760 30	5,803 75	23,964 06
Finances	3,801 56	9,296 09	10,089 60	23,187 25
Comité de surveillance des contrats du gouvernement	1 80	26 78	64 69	93 27
Secrétariat du Gouverneur général	754 94	1,689 95	1,349 77	3,794 66
De la Santé	739 07	16,554 85	10,739 24	28,033 16
Chambre des communes	2,710 55	106,255 38	18,316 32	127,282 25
Immigration et colonisation	40,977 53	13,206 61	24,711 77	78,895 91
Affaires Indiennes	339 84	4,691 64	2,670 70	7,702 18
Assurances	168 39	24,056 22	3,264 58	27,489 19
Intérieur	53,547 61	73,551 86	55,606 68	182,706 15
Justice	368 94	9,692 47	1,689 59	11,751 00
Travail	1,168 78	36,256 38	12,706 01	50,131 17
Bibliothèque du Parlement	19 06	6,623 45	124 30	6,766 81
Marine	18,700 90	61,154 43	22,791 48	102,646 81
Mines	23,202 00	38,512 58	12,338 76	74,053 34
Défense nationale	2,143 39	44,006 32	29,597 76	75,747 47
Galerie nationale du Canada	.....	778 78	301 57	1,080 35
Conseil national des Recherches	98 80	1,098 95	560 58	1,758 33
Revenu national	12,521 58	78,156 42	100,041 13	190,719 13
Pénitenciers	14 29	1,673 92	1,079 27	2,767 48
Postes	117,329 11	121,956 66	118,629 53	357,915 30
Conseil privé	111 00	779 40	306 60	1,197 00
Impressions et papeterie publiques	1,099 50	119,136 51	58,023 04	178,259 05
Travaux publics	889 21	11,190 98	7,437 66	19,517 85
Chemins de fer et canaux	1,019 84	9,211 57	5,041 70	15,273 11
Commission des chemins de fer	109 14	6,470 57	908 09	7,487 80
Royale Gendarmerie à cheval du Canada	1,707 46	7,830 98	9,604 36	19,142 80
Hôtel de la monnaie	.....	20 17	21 85	42 02
Secrétariat d'Etat	13,058 72	33,261 83	9,407 89	55,728 44
Sénat du Canada	.....	8,167 68	209 99	8,377 67
Rétablissement des soldats dans la vie civile	2,148 82	9,772 87	12,106 06	24,027 75
Commission de l'établissement des soldats	223 30	3,041 04	2,454 86	5,719 20
Cour Suprême	44 49	5,961 67	3,649 67	9,655 83
Commerce	13,226 19	133,934 10	45,729 17	192,889 46
Total	334,373 47	1,163,943 94	689,890 98	2,188,208 39

ÉTAT comparatif des travaux de lithographie, d'impression, de reliure, etc., et du papier fourni au parlement et aux ministères pendant les cinq derniers exercices, 1924-25, 1925-26, 1926-27, 1927-28 et 1928-29

Ministère	1924-25	1925-26	1926-27	1927-28	1928-29
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Conseil consultatif du tarif et des impôts	.....	.....	979 65	921 01	7,573 37
Agriculture	180,905 07	153,160 51	160,705 29	192,344 88	202,464 72
Archives	4,423 64	1,398 83	18,593 11	4,004 30	5,802 22
Auditeur général	15,810 73	16,471 20	15,756 12	13,049 01	15,475 21
Chemins de fer du gouvernement canadien	223 69	.....	.....	.....	.....
Directeur général des élections	7,712 77	59,854 84	36,609 23	8,696 34	31,926 39
Commission du Service civil	6,217 34	7,217 68	6,807 83	8,970 92	8,538 26
Comité du Soixantenaire de la Confédération	.....	.....	.....	11,382 74	408 97
Cour de l'Echiquier	217 58	447 95	224 99	447 87	216 00
Affaires extérieures	11,360 75	19,913 20	16,194 29	19,591 11	23,964 06
Finances	38,024 67	21,416 43	23,180 91	22,697 88	23,187 25
Comité de surveillance des contrats du gouvernement	96 05	542 69	114 77	187 34	93 27
Secrétariat du Gouverneur général	1,800 38	2,201 70	5,021 37	4,302 55	3,794 66
De la Santé	19,705 13	14,280 50	19,873 19	24,479 23	28,033 16
Chambre des Communes	177,574 10	151,772 22	165,109 39	97,356 21	127,282 25
Immigration et Colonisation	143,775 51	100,695 87	30,626 33	114,293 04	78,895 91
Affaires Indiennes	8,852 68	5,579 34	8,140 51	8,051 72	7,702 18
Assurances	30,298 81	26,422 15	28,688 30	27,379 44	27,489 19
Intérieur	155,836 30	135,266 56	154,334 71	163,991 88	182,706 15
Justice	25,944 33	6,345 58	5,618 83	5,588 18	11,751 00
Travail	41,004 15	37,186 78	46,333 63	46,061 26	50,131 17
Bibliothèque du Parlement	8,056 40	5,239 22	5,021 02	6,412 97	6,766 81
Marine	91,313 40	82,753 26	89,262 81	99,989 10	102,646 81
Mines	74,747 59	98,909 24	85,302 70	66,054 54	74,053 34
Défense nationale	63,186 35	61,096 29	59,156 31	74,187 04	75,747 47
Galerie nationale du Canada	1,262 14	396 48	356 62	269 31	1,080 35
Conseil national des Recherches	995 74	2,017 92	2,710 51	2,056 87	1,758 33
Revenu national	137,174 79	174,370 38	159,616 21	216,908 60	190,719 13
Territoires du Nord-Ouest	706 72	.....	.....	.....	.....
Bureau des brevets et des droits d'auteur	38,296 99	43,125 53	36,594 61	.....	.....
Pénitenciers	2,743 96	3,019 10	2,541 90	2,935 80	2,767 48
Postes	364,098 14	287,342 21	349,987 95	360,334 60	357,915 30
Conseil privé	646 28	608 33	1,014 30	1,754 59	1,197 00
Impressions et papeterie publiques	140,612 94	127,966 70	137,269 84	248,739 14	178,259 05
Travaux publics	22,989 34	18,529 03	20,970 09	20,204 43	19,517 85
Chemins de fer et Canaux	14,724 32	12,939 56	13,530 74	31,406 53	15,273 11
Commission des chemins de fer	3,738 83	5,013 80	4,004 33	9,157 69	7,487 80
Royale Gendarmerie à cheval du Canada	9,104 87	5,432 34	9,834 05	4,765 39	19,142 80
Hôtel de la monnaie	77 01	37 10	141 67	150 35	42 02
Secrétariat d'Etat	9,450 84	10,941 24	8,977 72	41,008 99	55,728 44
Sénat du Canada	9,143 09	7,013 62	4,574 45	2,297 20	8,377 67
Rétablissement des soldats dans la vie civile	13,383 30	12,872 53	14,551 57	16,143 91	24,027 75
Commission de l'établissement des soldats	5,581 99	4,530 12	3,903 26	4,084 10	5,719 20
Cour Suprême	8,215 41	9,575 70	9,127 96	10,056 82	9,655 83
Commerce	137,200 49	165,470 18	175,367 24	204,900 93	192,889 46
Total	2,027,234 61	1,899,373 91	1,936,730 31	2,197,615 81	2,188,208 39

5. COMPTES DE LA DIVISION DE LA PAPETERIE

Inventaire le 1er avril 1928			$ 136,762 43
Montant des marchandises achetées durant l'exercice 1928–29—			
Au Canada		$ 1,103,144 88	
Royaume-Uni		18,546 35	
Aux Etats-Unis		27,677 88	
Autre Pays		324 64	
Droits de douane (remboursable)	$ 4,385 33		
Frais de poste (remboursable)	4,400 00		
Fret (remboursable)	12,557 14		
		21,342 47	
			1,171,036 22
Montant des autres dépenses durant l'exercice 1928–29—			
Salaires (direct)	99,754 53		
Salaires (indirect) réparations et entretien des machines	1,010 61		
		100,765 14	
Impressions pour le bureau	493 81		
Papeterie pour le bureau	3,592 37		
		4,086 18	
Courtage		125 50	
Fret, etc		5,626 69	
Ménage et matériel de ménage		2,446 56	
Accessoires d'automobile, réparations, gaz., etc., 30% du coût		739 62	
			113,789 69
Profit pour l'exercice 1928–29 transporté au crédit du compte des recettes imprévues			46,088 12
			$ 1,467,676 46
Montant des marchandises livrées au parlement et aux ministères au cours de l'exercice 1928–29		$ 1,338,945 63	
Montant provenant de la vente de dactylographes mis au rancart		4,971 80	
Montant provenant de la vente de matériel mis au rancart		109 95	
			$ 1,344,027 38
Inventaire, le 31 mars 1929			123,649 08
			$ 1,467,676 46

Au cours de l'exercice le fonds de marchandises en magasin a diminué de $113,13 35.

NOTE:—Papeterie fournie durant l'année fiscale et non soldée par les ministères à la clôture des livres le 31 mai 1929:—

Agriculture, $18,871.48; Commission du service civil, $8,336.87; Affaires extérieures, $3,739.71; Secrétariat du gouverneur général, $349.28; de la Santé, $547.11; Intérieur, $42,400.40; Justice, $3,318.[illegible]0; Marine $5,304.94; Défense nationale, $4,786.83; Travaux publics, $1,762.55; Chemins de fer et canaux, $9,525.70; Commission des chemins de fer, $674.50; Secrétariat d'Etat, $1,987.77; Commerce, $15,520.[illegible]2 $117,125 16

ÉTAT des marchandises achetées et livrées au parlement et aux ministères, chaque mois, pour l'exercice terminé le 31 mars 1929

Mois	Au Canada	Royaume Uni	Aux Etats-Unis	Autres Pays	Total	Effets livrés
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Avril	56,899 56	337 95	219 07	21 54	57,478 12	80,594 26
Mai	103,809 08	.....	683 59	17 65	104,510 32	80,592 07
Juin	80,353 52	2,060 09	2,400 60	1 29	84,815 50	142,376 43
Juillet	90,431 32	.....	1,487 83	35 02	91,954 17	97,973 93
Août	85,057 70	3,437 26	1,098 24	7 02	89,600 22	80,878 99
Septembre	76,952 71	2,983 27	777 32	52 22	80,765 52	123,562 57
Octobre	85,578 77	2,814 31	1,340 37	6 83	89,740 28	115,652 11
Novembre	105,818 21	1,271 18	813 42	15 84	107,918 65	92,587 29
Décembre	92,566 35	1,758 00	1,469 55	67 88	95,861 78	81,412 99
1929						
Janvier	85,231 43	684 88	5,496 54	43 08	91,455 93	162,134 89
Février	85,081 93	1,473 43	2,784 97	43 15	89,383 48	103,060 88
Mars	176,822 07	1,725 98	9,163 38	13 12	187,724 55	178,119 22
Remboursements sur marchandises achetées	1,124,602 65	18,546 35	27,734 88	324 64	1,171,208 52	
	115 30	.....	57 00	.....	172 30	.....
Total des marchandises achetées et des marchandises livrées	1,124,487 35	18,546 35	27,677 88	324 64	1,171,036 22	1,338,945 63

ÉTAT comparatif de la valeur des marchandises livrées au parlement et aux ministères pendant les cinq derniers exercices, 1924-25, 1925-26, 1926-27, 1927-28 et 1928-29

Ministère	1924-25	1925-26	1926-27	1927-28	1928-29
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Conseil consultatif du tarif et des impôts	.....	.....	2,856 57	4,233 55	1,515 95
Agriculture	61,530 69	67,985 35	72,294 02	75,777 93	81,197 41
Archives	2,870 80	4,904 61	5,818 37	4,759 69	7,356 54
Auditeur général	3,253 64	4,861 17	4,687 55	4,497 82	5,429 62
Chemins de fer du gouvernement canadien	2,621 49	1,517 21	724 61	182 52	140 64
Directeur général des élections	1,022 95	10,419 34	7,551 95	3,283 70	339 61
Commission du Service civil	5,747 14	5,243 56	7,616 69	7,896 66	8,336 87
Cour de l'Echiquier	319 34	375 21	558 30	665 99	814 58
Affaires extérieures	4,661 95	4,271 70	4,534 99	7,880 85	7,515 73
Finances	19,488 46	10,355 94	10,301 73	13,399 32	10,674 81
Comité de surveillance des contrats du gouvernement	261 68	951 15	1,108 57	584 07	640 31
Secrétaire du Gouverneur général	1,925 90	2,910 89	2,842 19	2,218 45	3,227 17
De la Santé	7,924 24	10,219 50	9,842 88	10,371 32	11,208 79
Chambre des Communes	12,388 41	10,682 25	21,256 18	18,944 00	17,029 95
Immigration et Colonisation	28,623 70	26,820 00	25,643 58	24,755 19	32,910 62
Affaires Indiennes	33,251 04	25,588 15	35,557 62	45,648 07	43,165 00
Assurances	2,375 44	3,700 20	2,423 97	3,252 09	2,857 03
Intérieur	77,971 07	84,138 39	96,551 68	96,907 13	111,485 21
Commission internationale mixte	20 97	41 44	21 77	1 58	20 35
Justice	6,038 70	6,956 91	8,935 05	8,336 03	7,408 38
Travail	3,385 17	4,884 44	6,562 16	7,957 26	9,047 80
Bibliothèque du Parlement	894 73	638 55	835 43	1,045 90	957 93
Marine	34,280 95	36,177 29	49,123 19	58,481 19	54,870 11
Mines	19,423 09	18,121 82	17,158 49	19,682 93	23,632 29
Défense nationale	72,718 15	76,057 69	87,399 80	102,971 71	119,885 86
Galerie nationale du Canada	70 81	146 77	225 88	186 79	80 67
Conseil national des Recherches	1,330 90	2,287 61	853 75	1,144 34	1,990 12
Revenu national	77,638 16	108,440 16	110,518 53	118,350 30	119,006 82
Territoires du Nord-Ouest	1,797 68	.....	.....	.....	.....
Bureau des brevets et droits d'auteur	8,062 54	9,255 02	9,568 57	.....	.....
Pénitenciers	7,731 48	9,555 26	8,574 39	8,838 60	9,646 32
Postes	115,996 55	181,487 63	219,409 87	231,393 14	244,012 96
Conseil Privé	1,129 60	1,213 57	1,564 09	1,561 34	1,725 31
Impressions et papeterie publiques	56,790 20	59,740 43	69,672 29	66,362 82	80,597 06
Travaux publics	32,648 13	35,518 94	31,651 31	35,096 75	37,725 50
Chemins de fer et Canaux	24,796 70	35,685 33	28,167 88	38,056 02	41,714 69
Commission des chemins de fer	5,201 39	7,306 12	7,161 32	8,555 67	7,758 60
Royale Gendarmerie à cheval du Canada	12,315 16	20,032 77	23,700 13	18,197 92	41,630 49
Hôtel de la Monnaie	181 94	280 63	351 66	342 90	377 01
Secrétariat d'Etat	8,796 02	8,392 68	8,337 93	12,068 81	17,371 42
Sénat du Canada	6,306 99	5,108 47	5,859 57	6,580 93	6,467 63
Rétablissement des soldats dans la vie civile	35,948 09	36,570 01	40,456 82	41,401 53	69,791 23
Commission d'établissement des soldats	14,959 82	17,462 01	20,306 21	26,876 78	31,488 03
Cour Suprême	714 84	1,257 12	1,207 31	1,901 16	2,454 04
Commerce	30,332 34	34,034 26	45,127 67	56,922 35	63,439 67
Total	845,749 04	1,001,597 55	1,114,922 52	1,197,573 10	1,338,945 63

6. DÉTAILS DE LA DÉPENSE DES CRÉDITS

Crédit n° 23—Appointements du gouvernement civil			$ 80,190 00
Dépenses, détails—			
Salaires payés durant l'année		$ 79,855 97	
Solde non dépensé		344 03	
			80,190 00
Crédit n° 23—Dépenses imprévues du gouvernement civil			$ 15,000 00
Dépense, détails—			
Nettoyage des fenêtres		$ 342 00	
Lavage des serviettes de bureau et du linge		237 50	
Impressions pour le bureau		5,805 25	
Papeterie pour le bureau		6,163 98	
Dépenses de voyage		1,346 87	
Téléphone et télégraphe		469 28	
Taxis et billets de tramways		123 90	
Frais de poste		91 00	
Journaux et revues		233 11	
Publicité dans les journaux		96 50	
Divers		28 15	
		$ 14,937 54	
Solde non dépensé		62 46	
			15,000 00
Crédit n° 261—Impression, reliure et distribution des Statuts			$ 10,000 00
Dépense, détails—			
Edition anglaise, 7,000 exemplaires—			
Impression et reliure	$ 5,994 12		
Papier pour l'impression	2,495 50		
		$ 8,489 62	
Edition française, 1,500 exemplaires—			
Impression et reliure	$ 3,108 35		
Papier pour l'impression	541 68		
		3,650 03	
			$ 12,139 65

NOTE:—L'excédent de $2,139.65 à la dépense a été couvert par un crédit supplémentaire, dans l'année fiscale 1929-30.

Crédit n° 262—Gazette du Canada			$ 35,000 00
Dépense, détails—			
57 éditions régulières ainsi que 5 suppléments et l'index et 23 éditions extras, du 3 mars 1928 au 30 mars 1929—			
Impression et reliure		$ 25,438 25	
Papier pour l'impression		4,469 67	
Rédaction et traduction—salaires de l'éditeur et de l'éditeur adjoint		5,000 00	
		34,907 92	
Solde non dépensé		92 08	
			$ 35,000 00
Crédit n° 263—Outillage—Réparations et renouvellements			$ 30,000 00
Dépense, détails—			
Bureau		$ 131 81	
Division du papier en magasin		14 68	
Division du matériel d'impression et autres approvisionnements		437 71	
Division de l'expédition		3 50	
Atelier des réparations mécaniques		2,439 52	
Atelier de la composition à la main		1,753 00	
Atelier des monotypes		5,582 82	
Atelier des linotypes		3,877 53	
Clicherie		350 63	
Atelier des presses		10,676 09	
Atelier de la reliure		1,971 25	
Atelier du règlage		104 39	
Atelier d'estampage		32 20	
Atelier de la fabrication des enveloppes		221 86	
Ateliers en général		1,085 09	
Douane		798 37	
Courtage		83 00	
Fret		227 66	
		29,791 11	
Solde non dépensé		208 89	
			$ 30,000 00

Crédit n° 264—Outillage—Nouveau.....$ 18,650 00

Dépense, détails—

Division de l'expédition	$ 1,890 00	
Atelier de la reliure	14,385 33	
Douane	950 31	
Courtage	2 00	
Fret	42 51	
	17,270 15	
Solde non dépensé	1,379 85	
		$ 18,650 00

Crédit n° 265—Distribution des documents parlementaires.....$ 50,000 00

Dépense, détails—

Impressions pour le bureau	$ 1,920 83	
Papeterie pour le bureau	2,516 36	
Papeterie pour le bureau—accessoires pour "Addressograph"	7,364 83	
Frais de poste	2,059 00	
Fret	636 90	
Ménage et matériel de ménage	1,036 24	
Accessoires d'automobile, réparations, renouvellements, gaz, huile—20% du coût	493 10	
Divers	3 00	
Salaires (direct)	30,499 12	
Salaires (indirect), réparations et entretien des machines	3,259 99	
	49,789 37	
Solde non dépensé	210 63	
		$ 50,000 00

Crédit n° 266—Impressions et reliure des publications gouvernementales pour la vente et distribution aux ministères et au public.....$ 40,000 00

Dépense, détails—

Impression, reliure, etc.—

Actes, publics et privés	$ 6,482 92	
Projets de loi, publics et privés	1,324 20	
Guide postal et suppléments, 1928	1,009 13	
Rapports annuels	5,090 65	
Exemplaires des débats	8,192 84	
Procès-verbaux, etc	1,914 75	
Rapports de comités spéciaux	9,206 47	
Discours de députés	3,287 71	
Discours de sénateurs	215 93	
	36,724 60	
Solde non dépensé	3,275 40	
		$ 40,000 00

Gratifications en vertu du Chap. 22, Sec. 56, S.R.C. 1927.....$ 242 67

Dépense, détails—

Gratification de deux mois de salaire payée à Mad. Elizabeth Stewart, veuve de John Charles Stewart, journalier, décédé le 31 janvier 1929.....$ 242 67

Crédit n° 495—Impression, reliure et distribution des Statuts Revisés du Canada, 1927.....$ 25,000 00

Dépense, détails—

Edition anglaise—6,000 séries de 5 volumes chacune—

Impression et reliure	$ 9,812 87		
Papier pour l'impression	1,068 91		
		$ 10,881 78	

Edition française—1,500 séries de 5 volumes chacune—

Impression et reliure	$ 6,107 81		
Papier pour l'impression	259 38		
		6,367 19	
		$ 17,248 97	
Solde non dépensé		7,751 03	
			$ 25,000 00

NOTE:—Voir le rapport annuel de 1927–1928 pour coût initial de $96,265.32.

7. "GAZETTE DU CANADA"

ÉTAT comparatif des recettes et des déboursés de la *Gazette du Canada* depuis l'année 1874 jusqu'à l'exercice clos le 31 mars 1929

Année	Déboursés					Recettes			
	Numéros gratis	Abonnés	Papier	Impression et distribution	Rédaction et traduction	Abonnements	Annonces	Perte	Gain
			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1874....	1,045	77	1,142 17	2,416 40	119 45	242 20	931 43	2,504 39	
1875....	1,077	85	1,177 17	2,414 00	135 53	242 80	843 74	2,640 16	
1876....	1,049	88	1,195 98	2,301 51	184 80	241 80	578 41	2,862 08	
1877....	1,084	81	1,292 25	2,323 45	141 80	224 75	681 62	2,851 13	
1878....	1,108	79	1,016 65	2,139 48	125 80	268 40	683 47	2,330 06	
1879....	1,115	85	1,195 21	2,293 81	123 90	246 50	739 82	2,626 60	
1880....	1,170	70	1,208 48	2,357 72	106 30	243 90	865 38	2,563 22	
1881....	1,251	68	1,197 38	2,132 20	137 40	353 65	1,028 04	2,085 29	
1882....	1,238	92	1,346 42	2,449 58	199 00	378 44	2,706 28	910 28	
1883....	1,250	109	1,414 24	2,181 48	215 30	367 25	2,181 53	1,262 24	
1884....	1,290	85	1,411 33	2,231 23	148 24	414 67	1,921 82	1,454 31	
1885....	1,321	69	250 00	2,291 74	150 05	289 85	1,264 65	1,137 29	
1886....	1,318	77	2,302 00	2,288 57	62 20	299 70	2,007 82	2,345 25	
1887....	1,366	84	1,797 21	2,537 79	389 10	321 40	2,831 04	1,571 66	
1888....	1,369	81	2,164 85	2,933 57	349 80	307 35	2,909 72	2,231 15	
1889....	1,367	83	1,883 83	2,859 19	103 60	308 60	4,637 49	.....	99 47
1890....	1,429	71	1,758 50	3,128 36	204 00	487 95	2,777 03	1,825 88	
1891....	1,436	84	1,492 62	2,060 45	211 85	139 38	3,293 84	331 70	
1892....	1,429	86	1,480 19	2,069 36	188 98	313 47	3,436 32	.....	11 26
1893....	1,426	84	1,485 71	2,826 07	240 54	306 50	4,612 37	.....	366 55
1894....	1,418	82	1,183 66	2,485 08	265 10	298 73	3,545 87	89 24	
1895....	1,425	75	1,153 87	2,704 36	232 50	281 65	4,015 64	.....	206 56
1896....	1,428	72	1,129 52	3,007 00	259 75	276 65	4,678 69	.....	559 07
1897....	1,492	83	1,129 07	3,003 51	245 40	298 55	4,992 94	.....	913 51
1898....	1,438	87	1,450 21	3,803 11	337 10	312 70	5,574 45	.....	296 73
1899....	1,486	89	940 43	3,273 01	255 30	329 95	3,948 65	190 14	
1900....	1,529	96	1,092 72	3,640 17	289 50	350 00	4,679 98	.....	7 59
1901....	1,528	97	1,349 79	4,267 81	256 60	329 65	4,370 82	1,173 73	
1902....	1,553	97	1,430 89	3,858 22	284 00	361 80	4,451 39	759 92	
1903....	1,545	105	1,315 56	3,999 78	253 60	371 85	5,667 65	.....	470 56
1904....	1,559	116	1,427 48	4,368 81	309 80	430 40	4,523 25	1,152 44	
1905....	1,573	177	1,684 85	5,950 35	364 80	604 12	6,997 50	398 38	
1906....	1,559	191	1,629 58	6,909 57	460 85	750 00	7,644 35	605 65	
1907....	1,616	184	1,322 63	4,248 17	329 20	524 27	6,821 20	.....	1,445 47
1908....	1,625	200	1,805 72	7,484 48	709 80	762 15	8,472 51	765 34	
1909....	1,665	185	2,053 45	7,319 99	587 60	721 20	8,684 40	555 44	
1910....	1,692	208	2,158 56	7,983 10	815 80	775 25	14,219 41	.....	4,037 20
1911....	1,725	250	2,548 44	9,532 19	918 55	949 85	15,844 95	.....	3,795 62
1912....	1,742	258	2,943 28	9,600 27	438 60	979 15	21,077 11	.....	9,074 11
1913....	1,754	271	4,385 03	19,349 44	3,261 07	1,034 20	30,804 59	.....	4,843 25
1914....	1,791	284	2,720 83	15,477 24	3,842 06	1,090 05	23,062 88	.....	2,112 80
1915....	1,907	293	4,102 28	22,579 68	4,202 56	1,121 45	18,322 04	11,441 03	
1916....	1,901	424	3,018 22	14,978 79	2,905 34	1,505 58	28,357 80	.....	8,961 03
1917....	991	484	4,088 93	14,248 76	2,658 00	1,677 20	35,885 58	.....	16,567 09
1918....	1,000	600	6,966 17	28,214 72	3,764 71	2,335 35	29,671 57	6,938 68	
1919....	1,303	797	5,249 59	28,743 33	3,007 00	3,071 10	26,342 60	7,586 22	
1920....	1,278	722	4,693 32	42,850 34	3,268 00	2,746 00	47,579 26	486 40	
1921....	1,259	1,321	11,716 53	29,295 91	2,508 62	5,251 00	56,230 57	.....	17,960 51
1922....	1,037	1,088	8,721 43	31,463 74	3,160 00	4,331 35	73,498 94	.....	34,485 12
1923....	1,086	1,039	5,600 45	29,019 07	3,900,00	4,092 69	78,754 52	.....	44,327 69
1924....	1,122	1,003	4,410 90	26,175 61	4,140 00	3,973 35	68,194 09	.....	37,440 93
1925....	1,006	969	3,537 35	21,137 13	3,290 00	4,522 69	72,900 87	.....	49,459 08
1926....	1,102	698	3,052 08	21,481 34	4,210 00	3,442 45	63,442 70	.....	38,141 73
1927....	1,248	752	3,527 95	21,688 15	4,340 00	3,767 48	64,544 49	.....	38,755 87
1928....	1,364	686	3,664 24	22,451 58	4,589 52	3,407 02	77,835 60	.....	50,537 28
1929....	1,496	554	4,469 67	25,438 25	5,000 00	2,773 25	77,440 71	.....	45,306 04

* Le coût de l'édition n'est pas inclus dans les chiffres d'avant l'année 1913.

8. COMPTES DES RECETTES IMPRÉVUES

Détail du produit des ventes faites durant l'exercice terminé le 31 mars 1929—

Ventes de publications parlementaires au parlement et aux différents ministères	$ 18,834 11	
Ventes de publications parlementaires au public	47,772 76	
		$ 66,606 87
Ventes de la *Gazette du Canada* et annonces	77,440 71	
Abonnements à la *Gazette du Canada*	2,773 25	
		80,213 96
Ventes de papier de rebut	13,900 04	
Ventes de caisses vides	491 25	
Ventes de fourniture de bureau mis au rancart	560 04	
Ventes de ficelle de rebut	40 00	
		14,991 33
Impressions pour le parlement et les ministères—Profit pour l'exercice 1928–29		40,583 85
Papeterie pour le parlement et les ministères—Profit pour l'exercice 1928–29		46,088 12
Total		$ 248,484 13

NOTE:—Publications parlementaires fournies au parlement et aux ministères durant l'année fiscale et non soldées à la clôture des livres, le 31 mai 1929—

Agriculture, $408.80; Commission du Service civil, $120.85; Affaires extérieures, $453.25; Finances, $4.20; Intérieur, $1,216.20; Justice, $478.95; Défense nationale, $300.20; Travaux publics, $11.00; Chemins de fer et canaux $33.85; Secrétariat d'Etat, $27.50; Rétablissement des soldats dans la vie civile, $0.50; Commerce, $417.60	$ 3,970 35

DIVISION DE LA PAPETERIE

OTTAWA, 12 août 1929.

M. F. A. ACLAND,
Imprimeur du Roi et Contrôleur de la Papeterie,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre à titre de renseignement, un état de compte général de cette division, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929, comme suit:—

Inventaire—1er avril 1928		$ 136,762 43	
Dépenses brutes—			
Salaires	$ 100,765 14		
Dépenses	13,024 55		
Papeterie en magasin	1,171,036 22		
		1,284,825 91	
			$ 1,421,588 34
Ventes—			
Ministères et Parlement	$ 1,338,945 63		
Divers	5,081 75		
		$ 1,344,027 38	
Inventaire—31 mars 1929		123,649 08	
			1,467,676 46
Profit pour l'exercice 1928-29			46,088 12

Le chiffre d'affaires pour cette année (1928-29) fut considérablement plus élevé que celui de l'année précédente ou d'aucune autre année à l'exception de la période de guerre. Les conditions qui surgirent à la suite de l'augmentation dans le chiffre d'affaires furent très favorablement rencontrées. Le stock a été maintenu et aucun des ministères n'a été incommodé pour cause de délais.

J'attire votre attention sur le nombre de colis expédiés par la poste et autrement qui n'ont pas été inclus dans le rapport depuis plusieurs années:—

Lettres reçues	3,489
Lettres expédiées	15,829
Réquisitions reçues	24,423
Colis expédiés par la poste	3,082
Colis expédiés par la poste, fret et messagerie	4,466

Le tout respectueusement soumis.

Votre respectueux,

EDMUND RYDER,

Surintendant de la papeterie.

DIVISION DES DOCUMENTS

F. A. Acland, écr,
Imprimeur du Roi,
Ottawa.

Cher Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport de cette division pour la période du 1er avril 1928 au 31 mars 1929.

Le nombre total des ventes durant l'année fiscale est tel que suit:—Au Parlement et aux Ministères, $17,525.36—Au public $47,778.58—un total de $65,303.94.

Durant l'année nous avons reçu 1,073 réquisitions des différents Ministères. Du 1er septembre 1928 au 31 mars 1929, 10,124 lettres ont été reçues, et 4,835 ont été répondues. De ces lettres, 5,138 étaient des requêtes accompagnées de remises pour documents.

Les activités de la subdivision postale de ce Ministère ont augmenté considérablement durant la dernière année, tel que le démontre le tableau suivant:—

	1927-28	1928-29
Nombre de lettres recommandées	2,556	2,639
Nombre de colis assurés	6,105	8,135
Nombre de lettres	107,719	157,665
Sacs de malle transportés directement au train	19,634	19,580
Sacs de malle transportés au bureau de poste pour triage final	4,463	5,145
	24,097	24,725

Il est à noter que les chiffres de la dernière année font voir une augmentation de 628 sacs de malle sur le nombre signalé l'année précédente.

Un catalogue détaillé de toutes les publications officielles du Parlement et du Gouvernement du Canada a été imprimé en avril, 1928; un supplément cumulatif publié à différents intervalles complète ce même catalogue. Celui-ci a eu pour but de tenir le public au courant de tous les documents disponibles de ce Bureau et de ceux dont la distribution est faite par les différents Ministères.

A. L. NORMANDIN,

Chef, Division des Documents.

Statuts du Canada, 1928

Le rapport ci-dessous indique la distribution gratuite des volumes des Statuts du Canada, 1928, reliés toile, ainsi que le nombre de copies vendues.

Destinataires	Anglais	Français
Parlement canadien		
Ministres du cabinet	17	5
Sénateurs	72	20
Députés de la Chambre des Communes	187	54
	276	79
Alberta		
Le Lieutenant-Gouverneur	1	
Membres du gouvernement	7	
Fonctionnaires du gouvernement provincial	27	
Magistrats de police	80	
	115	
Colombie-Britannique		
Le lieutenant-gouverneur	1	
Membres du gouvernement	12	
Fonctionnaires du gouvernement provincial	36	
Magistrats de police	29	
Magistrats stipendiaires	58	
Shérifs	6	
Cabinet des Juges	1	
	143	
Manitoba		
Le Lieutenant-Gouverneur	1	
Membres du gouvernement	8	
Fonctionnaires du gouvernement provincial	83	
Magistrats de police	36	
Shérifs	6	
	134	
Nouveau-Brunswick		
Le Lieutenant-Gouverneur	1	
Nombres de gouvernement	11	
Fonctionnaires du gouvernement provincial	16	
Magistrats de police	42	
Shérifs	8	
	78	
Nouvelle-Ecosse		
Le Lieutenant-Gouverneur	1	
Membres du gouvernement	6	
Fonctionnaires du gouvernement provincial	5	
Magistrats stipendiaires	55	
Shérifs	18	
	85	
Ontario		
Le Lieutenant-Gouverneur	1	
Membres du Gouvernement	10	
Fonctionnaires du gouvernement provincial	21	
Députés—Juges	2	
Magistrats de police	209	
Shérifs	49	
Procureurs de la couronne	27	
Greffiers de la paix	3	
	322	

Destinataires	Anglais	Français
Ile du Prince-Edouard		
Le Lieutenant-Gouverneur	1	
Membres du gouvernement	2	
Fonctionnaires du gouvernement provincial	4	
Magistrats de police	6	
Magistrats stipendiaires	1	
Magistrat en chef	1	
Shérifs	3	
Protonotaires	2	
	20	
Québec		
Le Lieutenant-Gouverneur	1	
Membres du gouvernement	4	6
Fonctionnaires du gouvernement	34	116
Magistrats	2	10
Shérifs	7	27
Greffiers	8	38
	56	197
Saskatchewan		
Le Lieutenant-Gouverneur	1	
Membres du gouvernement	5	
Fonctionnaires du gouvernement provincial	13	
Magistrats de police	11	
Shérifs et greffiers	28	
	58	
Yukon		
Membres du gouvernement	1	
Fonctionnaires du gouvernement provincial	3	
Magistrat de police	1	
	5	
Juges, bibliothèques, consuls généraux, listes ministérielles		
Juges	245	43
Bibliothèques	205	52
Consuls généraux	22	2
Listes ministérielles	182	31
Autres pays	111	4
	765	132

Récapitulation

—	Anglais	Français
Parlement canadien	276	79
Province d'Alberta	115	
" de la Colombie-Britannique	113	
" du Manitoba	134	
" du Nouveau-Brunswick	78	
" de la Nouvelle-Ecosse	85	
" d'Ontario	322	
" Ile du Prince-Edouard	20	
" de Québec	56	197
" de la Saskatchewan	58	
" Territoire du Yukon	5	
Juges, bibliothèques, consuls généraux, listes ministérielles	765	132
Distribution générale	2,057	408
Ventes	2,211	83
Solde en main	1,657	984
Nombre de copies reçues	5,925	1,475

Statuts du Canada, 1928—*Fin*

Distribution des Statuts du Canada, 18-19 George V, deuxième Session, seizième Parlement 1928 (reliure demi-chagrin ainsi que les ventes).

Destinataires	Anglais	Français
Membres du Cabinet	21	7
Ventes	3	1
Solde en main	51	7
Nombre de copies imprimées	75	15

Statuts du Canada, 1928 (Anglais) Chapitres séparés

Chapitres	—	Nombre de copies reçues	Ventes
1	Appropriation Act No. 1	500	375
2	Appropriation Act No. 2	500	375
3	Appropriation Act No. 3	500	375
71	Anchor Cap and Closure Corporation Ltd. Act	300	12
66	British Empire Assurance Act	300	171
55	Calgary and Fernie Railway Co. Act	300	40
72	Canadian Cinch Anchoring System Ltd. Act	300	13
67	Canadian Commerce Insurance Company Act	300	60
76	Canadian Credit Institute Act	300	
13	Canadian National Railway Act	300	133
11	Canadian Northern Income Charge Act	250	206
56	Canadian Pacific Railway Act	300	45
3	C. P. R. & C. N. R. Agreement Act	200	91
68	Canadian Surety Company Act	300	61
14	Canteen Funds Act	200	92
77	Central Finance Corporations Act	300	30
15	Copper Bounties Act	1,000	52
57	Cumberland Railway and Coal Company Act	300	47
16	Customs Act	2,000	864
17	Customs Tariff Act	300	161
18	Czechoslovak Convention Act	200	125
19	Dairy Industry Act	500	90
58	Detroit River Canadian Bridge Company Act	300	50
69	Dominion Fire Insurance Company Act	300	36
20	Dominion Forest Reserves and Park Act	1,300	951
21	Dominion Land Act	1,200	857
78	Eastern Bank of Canada Act	300	10
59	Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway Act	300	92
22	Electricity Inspection Act	2,200	1,158
23	Exchequer Act	200	57
24	Excise Act	1,700	1,460
25	Experimental Farm Station Act	200	72
26	Federal District Commission Act	300	211
27	Fertilizers Act	200	99
28	Halifax Harbour Loan Act	200	75
60	Highwood Western Railway Company Act	300	49
73	Jean Baptiste Hurteau Act	300	12
29	Immigration Act	1,235	715
12	Income Tax Act	2,000	535
30	Income Tax Act	2,025	527
31	Intoxicating Liquors Act	300	132
61	Interprovincial and James Bay Railway Company Act	300	43
32	Lac Seul Conservation Act	200	145
33	Live Stock and Live Stock Products Act	500	72
34	Loan Act	600	71
62	Manitoba and North Western Railway Company Act	300	46
74	Douglas J. Martin Act	300	49
35	Militia Pension Act	500	192
75	William H. Millspaugh Act	300	113

Statuts du Canada, 1928 (Anglais) Chapitres séparés—*Fin*

Chapitres	—	Nombre de copies reçues	Ventes
36	National Battlefields Act	200	74
37	National Revenue Department Act	400	145
63	Nipissing Central Railway Company Act	300	43
79	Northwest Canada Conference Evangelical Church Act	300	
4	Patent Act	500	499
38	Pensions Act	2,500	1,315
39	Pensions and National Health Department Act	700	435
80	People's Thrift Corporation Act	300	39
40	Precious Metals Marking Act	500	334
41	Prisons and Reformatories Act	710	23
5	Public Printing and Stationery Act	300	26
42	Quebec Harbour Loan Act	200	72
43	Railway Act	1,100	737
6	Railway Belt Water Act	200	147
44	Regulations and Order in Council Act	200	96
45	Returned Soldiers' Insurance Act	1,020	456
7	Royal Military College of Canada Act	200	36
64	Saint Clair Transit Company Act	300	46
46	Saint John Harbour Loan Act	200	84
8	Saint John and Quebec Railway Act	200	40
81	Saint John River Storage Act	300	2
65	Saint Lawrence River Bridge Company Act	300	67
47	Seeds Act	500	91
82	Sisters of Charity of the North West Territories Act	300	
48	Soldier Settlement Act	500	246
49	Spanish Treaty Act	300	123
50	Special War Revenue Act	2,000	1,047
9	Supreme Court Act	420	45
51	Toronto Terminals Railway Company Act	420	195
52	Trade Agreements Act	300	134
10	Trade Mark and Design Act	1,200	497
83	United Theological College of Montreal Act	300	
53	Yukon Quartz Mining Act	1,000	687
84–322	Divorce Acts—12 each	2,868	

Statuts du Canada, 1928 (Français) Chapitres séparés

Chapitres	—	Nombre de copies reçues	Ventes
71	Loi concernant Anchor Cap & Closure Corporation	100	
1	Subsides No. 1	100	
2	Subsides No. 2	100	
54	Subsides No. 3	100	
66	Loi concernant British Empire Assurance Co	100	
55	Loi concernant Calgary & Fernie Ry. Co	100	
67	Loi concernant Canadian Commerce Insurance Co	100	
76	Loi concernant Credit Institute	100	
13	Chemins de Fer Nationaux du Canada	100	
11	Charges sur le Revenu du Canadian Northern	100	
3	Contrat du P.C. & C.N	100	
56	Loi concernant Canadian Pacific Railway Co	100	
68	Loi concernant Canadian Surety Act	100	
14	Fonds des Cantines	100	
77	Loi concernant Central Finance Corporation	100	
15	Primes sur le cuivre	400	
57	Loi concernant Cumberland Railway and Coal Co	100	
16	Douanes	400	208
17	Tarif des Douanes	100	
18	Convention avec la Tchécoslovaquie	100	3
19	Industrie laitière	200	
58	Loi concernant Detroit River Canadian Bridge	100	
69	Loi concernant Dominion Fire Insurance Co	100	
20	Réserves forestières et parcs fédéraux	100	3
21	Terres fédérales	100	1
78	Loi concernant Eastern Bank of Canada	100	

STATUTS DU CANADA, 1928 (FRANÇAIS) CHAPITRES SÉPARÉS—*Fin*

Chapitres	—	Nombre de copies reçues	Ventes
59	Loi concernant Edmonton, Dunvegan & Brit. Col. Ry	100	
22	Inspection de l'électricité	600	100
23	Cour de l'Echiquier	100	97
24	Accise	600	455
25	Stations Agronomiques	100	
26	Commission du district fédéral	100	
27	Engrais chimiques	100	3
28	Halifax, prêt au port d'	100	
60	Loi concernant Highwood Western Ry. Co	100	
73	Loi concernant Hurteau, Jean-Baptiste	100	
32	Conservation du Lac Seul	100	
33	Animaux de ferme et leurs produits	100	
34	Emprunt	200	
62	Loi concernant Manitoba & North Western Ry	100	
79	Loi concernant Martin, Douglas J	100	
35	Pensions de la Milice	200	3
75	Loi concernant Millspaugh, Wm. H	100	
36	Champs de batailles nationaux	100	
37	Revenu National	100	50
63	Loi concernant Nipissing Central Ry. Co	100	
74	Loi concernant Northwest Canada Conference Evangelical Church	100	
4	Brevets	250	123
38	Pensions	500	141
39	Pensions et santé nationale	100	51
40	Poinçonnage des métaux précieux	100	
5	Impressions et Papeterie publiques	180	
41	Prisons et maisons de correction	100	
42	Québec, prêt au havre de	100	
43	Chemins de fer	300	45
6	Eaux de la zone du chemin de fer	100	
44	Règlements et arrêtés en conseil	100	
45	Assurance des soldats de retour	200	
7	Collège militaire royal	100	
64	Loi concernant St. Clair Transit Co	100	
46	St. Jean, prêt au port de	100	
8	Chemin de fer Saint John and Quebec	100	
81	Loi concernant St. John River Storage	100	
65	Loi concernant St. Lawrence River Bridge Co	100	
47	Semences	200	
82	Loi concernant Sisters of Charity of the N.W. Territories	100	
49	Traité avec l'Espagne	100	50
50	Revenus de guerre, (loi spéciale de)	3,200	1,309
9	Cour Suprême	100	6
51	Toronto Terminals	100	
52	Traités du Commerce	100	50
10	Marques de Commerce et dessins de fabriques	600	313
83	Loi concernant United Theological College of Montreal	100	
33	Extraction du Quartz dans le Yukon	100	

Rapports annuels, 1928

Le tableau ci-dessous indique le nombre de copies de chaque publication reçue ainsi que la manière dont nous en avons disposer. Un certain nombre d'exemplaires de chaque document, et dans certains cas, le nombre total imprimé sont envoyés directement aux Ministères qui les émettent. Le Greffier de la Chambre des Communes en demande un certain nombre pour être distribué aux Membres du Parlement. Il arrive assez souvent que des copies soient adressées d'après des listes transmises par le Greffier de la Chambre ou par le Département concerné. D'après l'arrêté-en-conseil 1471, approuvé le 4 août 1927, et mis en vigueur le 4 septembre de la même année, copies de toutes les publications, sauf celles d'un caractère confidentiel, sont envoyées aux principales bibliothèques, etc. Cette mesure ne s'applique non seulement aux rapports annuels mais à toutes les publications à l'exception des volumes des Statuts du Canada.

—	Nombre de copies reçues	Distribution					Ventes
		Livraison		Liste d'abonnés		P.C. 1471	
		Parlement	Ministères	Parlement	Ministères		
Rapports annuels—Anglais							
Agriculture, 1928	5,353	200	5,000	.....	.....	92	3
Archives, 1928	1,230	100	1,000	.....	.....	92	2
Auditor General, 1928—Vol. I	1,507	234	512	.....	248	118	154
Vol. II	1,425	450	196	.....	248	118	200
Separates—							
Agriculture	40	.....	.....	.....	.....	.....	26
External Affairs	15	.....	.....	.....	.....	.....	
Health	35	.....	.....	.....	.....	.....	24
Immigration and Colonization	15	.....	.....	.....	.....	.....	
Indian Affairs	340	.....	.....	.....	.....	.....	312
Interior	40	.....	.....	.....	.....	.....	1
Justice	9	.....	.....	.....	.....	.....	6
Labour	9	.....	.....	.....	.....	.....	6
Marine and Fisheries	60	.....	.....	.....	.....	.....	41
Mines	15	.....	.....	.....	.....	.....	10
National Defence	17	.....	.....	.....	.....	.....	10
National Revenue	35	.....	.....	.....	.....	.....	34
Post Office	38	.....	.....	.....	.....	.....	36
Public Printing and Stationery	25	.....	.....	.....	.....	.....	1
Public Works	55	.....	.....	.....	.....	.....	5
Railways and Canals	35	.....	.....	.....	.....	.....	1
Royal Canadian Mounted Police	10	.....	.....	.....	.....	.....	
Department Soldiers' Civil Re-Establishment	10	.....	.....	.....	.....	.....	
Trade and Commerce	25	.....	.....	.....	.....	.....	15
Chief Electoral Officer, 1928	478	100	200	.....	.....	118	1
National Revenue, 1928	900	300	350	.....	44	92	11
Shipping Report, 1928	412	.....	143	.....	87	118	36
Civil Service, 1927	612	100	350	12	.....	86	
Civil Service Examinations, 1929	900	.....	.....	.....	.....	.....	132
External Affairs, 1928	742	200	350	.....	.....	92	
Estimates, 1930	2,392	1,000	700	.....	.....	92	497
Further Supplementary	1,819	1,000	300	73	.....	.....	423
" "	1,823	1,000	300	73	.....	.....	20
Public Accounts, 1928	1,250	500	500	.....	.....	92	53
Health and Pensions, 1928—D.S.C.R.	1,806	150	1,500	.....	.....	92	
Health and Pensions, 1928, Health	1,360	25	1,200	.....	.....	92	
Health and Pensions—Board of Pension Commissioners	400	.....	250	.....	.....	92	
Immigration and Colonization, 1928	2,397	200	2,000	.....	.....	92	3
Indian Affairs, 1928	770	100	251	.....	269	92	3
Insurance, 1927—Vol. I	961	250	200	.....	314	89	18
Vol. II	1,271	250	356	.....	196	118	13
Insurance Abstract, 1927	7,119	50	1,208	113	5,573	113	23
Interior, 1928	1,085	150	440	.....	340	92	30
Geographic Board, April 1, 1924 to July 31, 1927	250	.....	.....	.....	.....	113	
Geographic Board, 1925	566	6	500	.....	.....	.....	
Geographic Board Decisions—							
Supplement No. 5	302	24	.....	.....	278	.....	
Supplement No. 6	280	.....	.....	.....	.....	.....	

—	Nombre de copies reçues	Distribution					Ventes
		Livraison		Liste d'abonnés		P.C. 1471	
		Parlement	Ministères	Parlement	Ministères		
Rapports annuels—Anglais—*Fin*							
Labour, 1928	2,880	200	2,500	.....	.....	92	
Marine and Fisheries, 1928	900	200	456	.....	94	92	3
Marine, 1928	633	200	300	.....	.....	92	2
List of Vessels, 1927	1,016	100	306	.....	394	113	49
Mines	3,322	150	3,000	.....	.....	94	
National Defence—Militia and Air Service, 1928	550	200	172	.....	74	92	33
Naval Service, 1928	500	200	122	.....	28	92	2
Postmaster General, 1928	934	300	429	.....	.....	92	27
P. P. & S., 1928	272	25	494	.....	.....	92	1
Public Works, 1928	547	200	144	.....	56	92	3
Railways and Canals, 1928	877	200	465	.....	35	92	4
Railway Commission, 1927	550	100	248	.....	2	92	33
R. C. M. P., 1928	1,260	150	.....	.....	199	94	21
Secretary of State, 1928	588	200	225	.....	.....	92	6
Trade and Commerce, 1928	875	200	253	.....	247	86	13
Trade of Canada, 1927	1,373	50	354	43	601	113	21
Trade of Canada, Calendar Year 1928	1,450	.....	183	.....	1,042	120	27
Trade of Canada, Condensed, 1928	650	.....	.....	.....	500	86	2
Criminal Statistics, 1928	1,094	.....	700	.....	96	118	
Weights and Measures, 1928	475	150	123	.....	8	92	10
Electricity and Gas Inspection, 1928	588	150	250	.....	.....	92	49
Board of Grain Commissioners, 1927	900	200	246	70	254	.....	30
Commissioner of Patents, 1928	640	500	.....	.....	.....	86	
Rapports annuels—Français							
Affaires des Sauvages, 1927	107	50	36	10	.....	33	1
Affaires Extérieures, 1928	220	50	100	.....	.....	32	
Agriculture, 1927	1,813	50	1,750	6	.....	33	1
Archives, 1928	605	50	500	.....	.....	32	
Budget, 1929	188	150	.....	.....	.....	32	
Budget, 1930	362	250	.....	13	.....	32	
Chemins de fer et Canaux, 1927	199	25	100	9	.....	33	
Commissaire des Brevets, 1928	155	100	.....	.....	.....	33	
Commissaires des Chemins de fer 1926	151	50	75	6	10	33	
Commission des Pensions, 1927	111	50	.....	.....	1	33	
Commission du Service Civil, 1927	186	25	100	.....	1	33	1
Comptes publics 1928	175	50	50	.....	.....	33	2
Défense Nationale, Milice 1928	131	50	25	.....	.....	33	
Service Naval 1928	156	50	50	.....	.....	33	
Immigration et Colonisation 1927	380	50	250	.....	20	33	1
Imprimerie et Papeterie publiques 1928	110	10	40	.....	.....	32	
Intérieur, 1927	157	50	26	11	44	33	1
Marine et Pêcheries—							
Marine 1928	210	50	100	.....	.....	32	
Pêcheries 1928	211	50	100	.....	.....	32	
Pénitenciers 1927	193	25	100	.....	8	33	2
Postes, 1928	177	50	72	.....	.....	32	
Rétablissement des soldats dans la vie civile 1927	157	50	50	.....	.....	32	
Revenu National 1927	168	50	50	8	.....	33	2
Royale Gendarmerie à cheval 1927	188	25	100	7	.....	33	
1928	190	25	87	.....	13	33	2
Santé 1927	277	200	.....	17	.....	33	1
Secrétaire d'Etat, 1927	96	25	52	.....	3	33	1
Travail, 1927	1,109	50	1,000	.....	.....	33	
Travaux publics	155	50	50	.....	.....	33	
Publications diverses—Anglaises							
Absorption of Moisture by Kiln-dried Lumber	150	.....	.....	.....	.....	118	
Act to supplement the Revenue required to meet War Expenditures	500	.....	.....	.....	.....	.....	

—	Nombre de copies reçues	Distribution					Ventes
		Livraison		Liste d'abonnés		P.C. 1471	
		Parlement	Ministères	Parlètères	Ministment		
PUBLICATIONS DIVERSES—ANGLAISES—*Suite*							
Advance Registry Policy for Pure-bred Swine	125					92	
Agricultural Pest Control Act, Orders and Regulations, No. 22	150					118	
Aircraft in Forestry	150					113	
Aluminum and its Products, 1st Hearing	1,200		85		490	92	20
Aluminum and its Products, 4th Hearing	1,200		79		471	120	16
Annual Statistics of Fruit and Floriculture, 1927	125					86	
Annuity Tables	150					113	
Annual Survey of Education, 1927	175					92	
Annual Flowers	125					86	
Animal Husbandry Division	150					113	
Annual Survey of Education, 1926	125					87	8
Artificial Brooding of Chicks	150					113	
An Argument in the Kitchen	125					86	
Assistance that can be given by Canadian Trade Commissioners	150					113	
Bankruptcy Act, Interleaved	50						
Paper	1,125					86	682
Barley Culture in Canada	150					113	
Beauharnois Power Co.—Order in Council	500						127
Bee Division	125					86	
Bertha Armyworm in the Prairie Provinces	150					120	
Beware—Re Detonators	125					92	
Biological Board—Discolouration of Halibut	150					118	
Biological Board—Bull. No. 11, Fundamental Principals of Chemistry and Physics	150					113	
Birds of Western Canada	3,185						1,089
Boy Settlement in Canada	150					118	
Boys and Girls Service Clubs	125					86	
Bovine Tuberculosis	150					113	
British and Foreign Representatives in Canada	250					118	
British North America Act, paper	594						119
cloth	400						7
Breeding and Feeding the Market Hog	150					118	
Budget Resolutions No. 87A	53						18
Buttermaking on the Farm	125					86	
Butter and Cheese Boxes, Cir. No. 24	150					118	
C.A.M.C. with Canadian Corps during the last 100 days of War	20						3
Camping in Canada	125					86	
Canadian Navy List	150					119	
Canada's First Farmers' Marketing Tour	150					113	
Canada's Natural Resources	125					92	
Canadian Historical Association, 1928	150					118	
Canadian Magnetical Observatories, 1923	150					113	
Canadian Trade to Buenos Aires	150					118	
Canadian Trade to France	150					118	
Canal Statistics, 1927	1,137	100	612	112	128	113	12
Carillon programmes	14,000					86	1,922
Catalogue of Motion Pictures	20						5
Celotex	900		85		490	92	138
Cement, First Hearing	1,250		49		476	92	327
Second Hearing	1,400		50		490	92	85
Central Electric Stations, 1926	250					113	12
Ceramics and Road Material, No. 690	2,275		941		1,234		
Cereal Divisions, 1927	125					92	
Chemical and Allied Products, 1926	150					86	8
Chemical and Allied Products, 1927	150					120	

—	Nombre de copies reçues	Distribution					Ventes
		Livraison		Liste d'abonnés		P.C. 1471	
		Parlement	Ministères	Parlement	Ministères		
PUBLICATIONS DIVERSES — ANGLAISES— *Suite*							
Choosing a Life Work—Stenography	150					113	
Choosing a Life Work—Office Work	150					113	
Choosing a Life Work—Carpentry	150					113	
Choosing a Life Work	150					113	
Changes in the Fuel Situation in Canada	150					118	
Cigarettes	1,200		79		471	120	
Cigars	1,200		79		496	92	9
Census of Trading Establishments, 1924	150					115	
Census of Alberta	150					117	1
Circular *re* Copyright Act	150					113	
Civil Aviation, 1927	550				326	113	18
Coal Statistics, 1927	150					118	1
Coal and Coke, First Hearing	950		49		476	113	293
Second Hearing	1,525		85		490	92	179
Third Hearing	1,200		85		490	92	61
Coal and Coke Statistics—							
April–June, 1928	150					113	
July–Sept., 1928	150					118	
Jan.–March, 1928	150					113	
Coal Mining Rights	150					118	
Commissioner of Highways, 1928	225					92	
Commercial Bent Grasses	150					118	
Correspondence *re* Diversion of Waters of the Great Lakes	1,325	500	200			86	71
Convention between Canada and the United States *re* Sock-eye Salmon	50						
Convention and Protocol, Canada and the United States—*Re* Niagara Falls	3,425	675	1,825			92	29
Conversion of Latitudes and Departures of a Traverse to Geodetic differences of Latitude and Longitude	30						
Control of Loose Smut in Wheat	125					92	
Co-operative Associations in Canada	250					113	9
Copper Rods, First Hearing	1,200		85		490	92	19
Second Hearing	1,200		85		490	92	37
Copper and Nickel-Copper Mines in Canada	150					113	
Crop Rotation and Solid Management for the Prairie Provinces	125					86	
Customs Act, Consolidation, Index	300						1
Customs Statistics Classification, April, 1928	50						15
Customs Tariff Paper	2,300						1,036
Customs Tariff, Cloth	200						15
Dairy Factories, 1927	150					118	
Diagnostic Standards in Tuberculosis	150					118	
Diatomite	1,840				1,684	118	1
Directions for Domestic Use of Peat Fuel	125					92	
Division of Forage Plants, 1927	125					92	
Division of Field Husbandry	125					86	
Division of Horticulture	125					92	
Director of Geodetic Survey, 1927	150					113	
Diamond Jubilee of Confederation	125					92	
Division of Botany, 1927	125					92	
Destructive Insects and Pest Act and Regulations thereunder	125					86	
Diseases of Rye, Grains and other Grasses	125					92	
Director of Forestry, 1927	125					86	
Directions for Collecting and Preserving Insects	125					89	
Dominion Lands Act	300						
Dominion Water Powers, 1927	150					113	
Dominion Water Powers, Manitoba, Saskatchewan and Alberta	150					118	
Dominion Fuel Board, 1928	125					92	
Dominion Lands Handbook, April, 1928	125					86	
Dominion Lands Administration	150					118	

—	Nombre de copies reçues	Distribution					Ventes
		Livraison		Liste d'abonnés		P.C. 1471	
		Parlement	Ministères	Parlement	Ministères		
PUBLICATIONS DIVERSES — ANGLAISES— *Suite*							
Dominion Forests Reserves and Parks Act	150					118	
Dominion Fuel Board, Interim Report, 1923	150					113	
Dominion Chemist	125					86	
Drying of Wheat	150					119	
Economic Conference, 1927	1,125	500				86	1
Electric Railway Statistics, 1925	25						
1927	175					118	1
Enamel Ware, First Hearing	1,400		85		490	92	22
Second Hearing	1,200		79		471	119	20
Errors of Astronomical Positions due to Deflection of the Plumb Line	10						
Ethylene Glycol—Thin Plate Glass	1,200		79		496	92	
Examinations of Masters and Mates	150					118	
Experimental Fox Branch	225					92	
Exporters of Electric Power to United States	725					86	
Explosives Division	125					86	
Experimental Farm Stations							
Agassiz, B.C.	125					86	
Farnham, Que.	125					86	
Fredericton, N.B.	125					86	
Indian Head, Sask.	125					86	
Rosthern, Sask.	125					86	
Invermere, B.C.	125					86	
Kapuskasing, Ont.	125					86	
Lennoxville, Que.	125					86	
Morden, Man.	125					86	
Nappan, N.S.	125					92	
Charlottetown, P.E.I.	125					86	
Brandon, Man.	125					94	
Beaverlodge, Alta.	125					86	
St. Anne de la Pocatiere, Que.	125					86	
Scott, Sask.	125					86	
Harrow, Ont.	125					86	
Lacombe, Alta.	125					92	
Kentville, N.S.	125					92	
Sidney, B.C.	125					86	
Summerland, B.C.	125					92	
Swift Current, Sask.	125					86	
Lethbridge, Alta.	125					92	
Farmers' Account Books	150					118	
Farmer who Produces and Markets Dirty Eggs is Hurting the Market for his own Product	150					113	
Fertilizers Act and Amendments	450					118	
Fertilizers Analysis, 1928	150					118	
Financial Statistics, Provincial Governments, 1926	150					113	5
Fire Record, 1927	150					113	
Fish Culture in Canada, 1926	125					86	
1927	150					118	
Fisheries Statistics, 1927	150					118	1
Fishery Regulations for Province of Manitoba	25						
Forest Entomology and its Development	150					113	
Forets Facts	125					86	
Forestry Lessons	225					86	3
Forest Fire Protection in Canada	150					113	
Forests of Canada	150					113	
Four Rules *re* Eggs	150					113	
Fruit Act and Regulations	150					113	
French Canadian Homespun Industry	125					86	
Fuel and Fuel Testing, No. 689	1,300						
Fully Accredited Herds	125					86	
Fur Farms of Canada, 1926	150					113	
General Treaty for Renunciation of War	1,600	1,000	150			119	

—	Nombre de copies reçues	Distribution					Ventes
		Livraison		Liste d'abonnés		P.C. 1471	
		Parlement	Ministères	Parlement	Ministère		
PUBLICATIONS DIVERSES — ANGLAISES—*Suite*							
Geodetic Survey, Report of Superintendent, 1926	50	.....	.....	.....	.....	.....	
Gold Mines in Canada	150	.....	.....	.....	.....	113	
Goose Raising, No. 55	125	.....	.....	.....	.....	86	
Government Insurance for all who served	150	.....	.....	.....	.....	113	
Grain Trade of Canada, 1927	175	.....	.....	.....	.....	113	12
Guide to Fort Anne	150	.....	.....	.....	.....	113	
Hints for Canadian Exporters to British Isles	150	.....	.....	.....	.....	118	
Home-made Frozen Desserts	125	.....	.....	.....	.....	92	
Houseworker in Canada	125	.....	.....	.....	.....	86	
How to make and use Hotbeds and Cold Frames	125	.....	.....	.....	.....	86	
How to enter Canada	150	.....	.....	.....	.....	113	
Hudson Bay Region	150	.....	.....	.....	.....	120	
Illustration Stations, B.C., Alta., Sask., and Man	125	.....	.....	.....	.....	86	
Illustration Station, East	125	.....	.....	.....	.....	86	
Insects of the Flower Plant and their Control	125	.....	.....	.....	.....	86	
Insurance Act, with Index	200	.....	.....	.....	.....	.....	57
Italian Customs Requirements and Regulations	150	.....	.....	.....	.....	118	
International Radiotelegraph Convention at Washington, 1927	150	.....	.....	.....	.....	113	
International Rules of the Road	125	.....	.....	.....	.....	86	
Invoice Requirements for Cuba	150	.....	.....	.....	.....	118	
Investigations of Fuel and Fuel Testing, 1926	125	.....	.....	.....	.....	86	
Investigations—Mineral Resources and Mining Industry, 1927	1,879	.....	320	.....	1,325	120	
Investigations—Mineral Resources and Mining Industry, 1926	1,461	6	100	.....	1,289	118	
Investigations in Ore Dressing and Metallurgy, 1926, No. 688	2,018	.....	684	.....	1,234	.....	
Investigation—Quebec Harbour Commission	125	.....	.....	.....	.....	86	
Industrial and International Relations, 1928	1,000	750	.....	.....	.....	86	
Information for Settlers	125	.....	.....	.....	.....	86	
Information relating to pay and allowances of Airmen	150	.....	.....	.....	.....	118	
Iron Mines in Canada	150	.....	.....	.....	.....	113	
Iron and Steel Products, 1926	150	.....	.....	.....	.....	118	
Iron and Steel—							
First Hearing	1,750	.....	79	.....	496	92	1,278
Second Hearing	1,250	.....	49	.....	476	86	280
Third Hearing	1,250	.....	25	.....	490	93	201
Joint Beef Committee	150	.....	.....	.....	.....	113	
Journals of the Senate, 1928	150	.....	.....	.....	.....	83	1
Journals of the House of Commons, 1928	150	.....	.....	.....	.....	86	
Juvenile Delinquents, 1927	175	.....	.....	.....	.....	113	
Kootenay National Park	150	.....	.....	.....	.....	113	
Kicking Horse Trail	150	.....	.....	.....	.....	113	
Labour Gazette, March, 1929	125	.....	.....	.....	.....	94	
Labour Organizations, 1927	125	.....	.....	.....	.....	86	11
Land Settlement	150	.....	.....	.....	.....	113	
League of Nations, 9th Assembly	625	.....	.....	.....	.....	92	
Lepturina of America, North of Mexico	125	.....	.....	.....	.....	86	
List of Licensed Insurance Companies	125	.....	.....	.....	.....	86	
List of Members, 1929	100	.....	.....	.....	.....	.....	33
Live Stock Markets and Meat Trade Review	150	.....	.....	.....	.....	113	1
List of Lost, Stolen and Destroyed Bonds	150	.....	.....	.....	.....	119	
List of Licensed Elevators, 1927-28	815	.....	.....	.....	.....	.....	498
List of Boards of Trade	150	.....	.....	.....	.....	113	
Limestone in Agriculture	150	.....	.....	.....	.....	118	

—	Nombre de copies reçues	Distribution					Ventes
		Livraison		Liste d'abonnés		P.C. 1471	
		Parlement	Ministères	Parlement	Ministères		
PUBLICATIONS DIVERSES — ANGLAISES— *Suite*							
List of Cheese and Creameries in Canada	150					118	
Living in the Open Air	150					118	
List of Publications, Agriculture Department, 1929	125					92	
List of Securities	150					118	
Loan and Trust Companies, 1926	125					86	10
Loan and Trust Companies, 1927	150					113	
Loan and Trust Companies Act	100						
Lumber Industry, 1926	156					113	14
Manual for the Guidance of Physicians	150					113	
Manufacturers of Non-Metallic Minerals, 1926	150					118	
Manufacturers of Ice Cream	125					86	
Marquis Wheat	150					113	
Meat and Canned Foods Act	350					118	
Meeting of the Committee of the Privy Council, March 16, 1928	200						
Memorandum *re* Judges Salaries	50						
Militia and Air Service, List of Officers	150					113	
Mineral Production of Canada, 1926	185					113	3
Mineral Production, 1928, Preliminary Report	125					92	
Mining Machinery, First Hearing	1,200		79		496	93	
Mines Summary, Part "C"	150					118	
Mining Plants in Canada	150					113	
Mineral Production, June, 1928	150					113	1
Molybdenum, Antimony and Tungsten Mines in Canada	150					113	
Motor Vehicle Registration by Provinces	125					86	
Mother—A Little Book for Men	125					86	
Mother—A Little Book for Women	125					86	
Morphism	150					119	
Mosquito Control in Canada	125					86	
Memo for Camps of Instruction	150					113	
Metallurgical Works in Canada	150					113	
National Parks of Canada, 1927	125					86	
National Museum, 1926	125					86	
National Research Council, No. 22	150					113	
National Research Council, 1927	150					113	
Nitrogen, Phosphoric Acid and Potash, etc	125					92	
Non-Ferrous Metals in Canada	150					113	3
Official List of Licensed Manufacturers	150					113	
Oil Prospects near Bragg Creek, Alta	150					113	
Origin and Quality of Live Stock	150					113	
Organization in Industry, Commerce and the Professions	125					86	
Paints and Varnishes	850		49		476	86	200
Parts of Stoves	900		99		476	92	94
Patent and Copyright—Rules and Forms	125						
Peas, A Guide to Seed Growers	125					92	
Peace River Country	125					86	
Petroleum and Natural Gas Rights	150					113	
Place Names of Alberta	280					113	38
Points for Canadian Exporters of Jamaica	150					118	
Poultry Division, 1927	125					86	
Poultry Breeding Records	150					118	
Pork Production No. 63 (Fall Litters)	125					92	
Precise Levelling in Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	30						5
Precious Metals Marking Act	1,650		1,500				
Preservation of Niagara Falls	125					86	1
Prices and Price Index, 1913-1927	100						3
Preparation of Pelts for Market	150					113	

—	Nombre de copies reçues	Distribution					Ventes
		Livraison		Liste d'abonnés		P.C. 1471	
		Parlement	Ministères	Parlement	Ministères		
PUBLICATIONS DIVERSES — ANGLAISES— *Suite*							
Proposals for Treaty for Renunciation of War	325					86	21
Pulp and Paper Research in Canada	150					113	
To Producers	150					113	
Producers of Mineral Pigments in Canada	150					118	
Protection of Migratory Birds	125					86	
Problems of the Narcotic Drug Addict	150					118	
Prince Albert National Park	150					113	
Preserving Fruits and Vegetables in the Home	125					86	
Prince Edward Island Tourist Folder	150					113	
Publications of Geological Survey and National Museum	150					118	
Pure Bred Dairy Cattle	150					118	
Publication No. 25 *re* Latitudes	150					118	
Pulp and Paper Industry, 1927	150					118	24
Postal Guide, 1929	1,425					92	1,325
Quarterly Bulletin—Sea Fisheries	150					86	
Quebec Harbour Commission Investigation	725	500				86	
Radio Stations in Canada, 1928	150					113	
Radio Stations in Canada, Supplement	150					120	
Regulations, Insect and Pest Act—							
No. 17	125					86	
No. 32	125					86	
No. 16	125					86	
No. 14	125					86	
No. 11	150					113	
No. 10	125					86	
No. 9	150					113	
No. 7	125					86	
No. 2	125					86	
No. 1	150					113	
Regulations for Fisheries for British Columbia	100						
Regulations for Rifle Associations	150					113	
Regulations Under Food and Drug Act	125					86	
Regulations *re* Soldier Settlement Act	625	500				86	
Record of Performance of Pure Bred Poultry, 1927	125					86	
Return No. 116, Feb. 13th, 1928	625	500				86	3
Return No. 92, Feb. 13th, 1928	625	500				86	
Renunciation of War, General Treaty, Kellogg, 1928	1,000					119	
Regulations *re* Petroleum and Natural Gas	150					118	
Regulations *re* Quartz Mining Claims	150					118	
Regulations *re* Leasing of Lands	150					118	
Regulations *re* Old Age Pensions	1,725	500	100			86	501
Report of the Director of Experimental Farms, 1928	125					86	
Report of Committee on 60th Anniversary of Confederation	50						
Report of W. H. Moore, *re* Tariff, 1927	925	500				86	
Report on Exploratory Trip in the Area covered by Halfway River	150					113	
Regulations for Cadet Services, 1928	125					86	
Return, March 12, 1928	925	500				86	
Red and White Currant	125					89	
Regulations *re* Mining Rights and School Lands	150					118	
Regulations *re* Quartz Mining Claims	150					118	
Regulations *re* Coal	150					118	
Regulations—National Research Council	150					117	
Rocky Mountains Circle Tour	150					113	
Royal Military College Pamphlet	150					118	
Royal Commission *re* Fisheries	325					86	122

—	Nombre de copies reçues	Distribution					Ventes
		Livraison		Liste d'abonnés		P.C. 1471	
		Parlement	Ministères	Parlement	Ministères		
PUBLICATIONS DIVERSES — ANGLAISES—*Suite*							
Royal Commission on Reconveyance of land to British Columbia	325					86	206
Rust Research Laboratory	125					86	
Rubber, 1st and 2nd Hearing	1,200					94	
Rules and Regulations of R.C.M.P., 1928	155					119	
Rules of the Road—Great Lakes	125					86	
Safety Rules	150					113	
Sanitation	150					113	
Sardines and Herrings	900		85		490	92	50
School Program	125					86	
Schedule of Classification of Fire Insurance Risks	150					118	
Sea to Sea Radio Broadcasting	310						1
Sea Fisheries, Statistics, Jan.-Dec.,1928	150					118	
Seasonable Hints—No. 43, Western Prairie Division	125					92	
Seasonable Hints, No. 41	125					86	
Seasonable Hints	125					86	
Seed Act—Oct., 1928	150					118	
Sewing Machines	900		83		492	92	1
Seedling Blight and Foot Rot of Oats	125					86	
Sheep Husbandry in Canada	125					86	
Sixth Canadian Conference on Child Welfare	150					114	
Silica in Canada	1,861				1,621		
Silver Mines in Canada	150					113	
Silver-Lead-Zinc Mines in Canada	150					113	
Silviculture Research in Canada	150					113	
Soils of Prince Edward Island	125					86	
Soy beans in Canada	125					86	
Softwood Resources of Canada	150					113	
Special Committee on Pensions	650	500					
Special Election Instructions	100					86	
Special Fisheries Regulations for Nova Scotia	100						
St. Lawrence Waterways Project	3,125	1,500				88	816
St. Lawrence River Project, Special Committee of the Senate	625	500				92	29
Standing Committee on Bill "D"	250					113	
Staves and Heading, 1st Hearing	1,200		79		496	92	5
Statistical Report of Fire Losses in Canada, 1927	150					113	
Statistics of the Civil Service Commission, 1927	150					113	
Statistics of the Civil Service Commission, 1928	175					120	1
Storage of Apple Warehouses, N.S.	150					113	
Studies in Strawberry Bud Differentiation	125					93	
Studies in Forest Pathology	125					86	
Stem Rust in Western Canada	125					92	
Storage of Ice	150					118	
State Forests in Canada	150					113	
Steam Railway Statistics, 1927	225					118	11
Studies on Moulds and Yeasts in Creamery Butter	125					86	
Summary Report, Mines, 1927	150					118	
Summary Trade of Canada, Nov., 1928	350		300		11	118	
Dec., 1928	150					118	
Jan., 1929	150					118	
Suggestions *re* Frying or Broiling Chickens	150					113	
Supplement to Catalogue of Maps	150					118	
Sugar, First and Second Hearings	1,200		79		496	94	
Sweden as a Market for Canadian Products	150					114	2
Tables of Weight at different heights and ages	160					120	

—	Nombre de copies reçues	Distribution					Ventes
		Livraison		Liste d'abonnés		P.C. 1471	
		Parlement	Ministères	Parlement	Ministères		
PUBLICATIONS DIVERSES — ANGLAISES— *Fin*							
Textile Industries in Canada, 1917-1926.	250	.....	.....	.....	.....	120	
Tide Tables, Quebec and Father Point, 1929	5,011	.....	.....	.....	4,636	.....	
Tide Tables, St. John, 1929	19,011	.....	.....	.....	17,686	.....	
Tide Tables, Eastern Coast, 1929	14,229	.....	.....	.....	10,029	.....	
Tide Tables, Vancouver, and Sand Heads, 1929	12,000	.....	.....	.....	10,779	.....	
Tide Tables, Prince Rupert, 1929	5,000	.....	.....	.....	4,906	.....	
Tide Tables, Pacific Coast, 1929	32,200	.....	.....	.....	26,083	.....	
Timber Pathology	150	.....	.....	.....	.....	113	
Timber Physics Research in Canada	150	.....	.....	.....	.....	113	
Timber Testing in Canada	150	.....	.....	.....	.....	113	
Tobacco Enquiry Commission	425	.....	.....	.....	.....	86	
Topographical Survey, Bull. No. 60	150	.....	.....	.....	.....	118	
Tomato Diseases	125	.....	.....	.....	.....	86	
Trade of the African Sub. Continent	175	.....	.....	.....	.....	113	7
Trees of the Lord	150	.....	.....	.....	.....	113	
Tree Planting of the Prairie Provinces	150	.....	.....	.....	.....	114	
Trading with Colombia and Venezuela	150	.....	.....	.....	.....	114	1
Trapping Moles	150	.....	.....	.....	.....	118	
Uren prehistoric Site, Oxford County, Ont., Bull. No. 51	150	.....	.....	.....	.....	119	
United States Federal Import Milk Act	125	.....	.....	.....	.....	86	
Veterinary Director General, 1928	125	.....	.....	.....	.....	92	3
Vital Statistics, 1927	150	.....	.....	.....	.....	113	1
Vocational Education	150	.....	.....	.....	.....	118	
War Economic Conference, Final Report 1927	1,125	.....	.....	.....	.....	.....	134
Water Powers of Canada	150	.....	.....	.....	.....	113	
Water Resources Paper, No. 53	125	.....	.....	.....	.....	86	
No. 54	150	.....	.....	.....	.....	113	
Western Cedar Borer	125	.....	.....	.....	.....	86	
Why and How to Use Buttermilk	150	.....	.....	.....	.....	118	
Why and How to Use Cottage Cheese	150	.....	.....	.....	.....	118	
Winter in Canada	150	.....	.....	.....	.....	118	
Wood Preservation in Canada	150	.....	.....	.....	.....	113	
Wholesale Dealers in Fruits and Vegetables	150	.....	.....	.....	.....	113	
Yukon Quartz Mining Act, with Rules and Regulations	300	.....	.....	.....	.....	.....	
Year Book, 1927-28	4,200	.....	200	.....	1,882	86	980
PUBLICATIONS DIVERSES—FRANÇAISES							
Alimentation du bétail laitier	50	.....	.....	.....	.....	33	
Annuaire du Canada 1927-28	935	.....	461	.....	374	.....	14
Association ouvrière au Canada 1927	50	.....	.....	.....	.....	33	1
Assolements et la culture du sol	50	.....	.....	.....	.....	33	
Assurance du Gouvernement	50	.....	.....	.....	.....	33	
Assurance pour ceux qui ont fait du service	50	.....	.....	.....	.....	33	
Avantages qu'offrirait l'isolation thermique de votre maison	50	.....	.....	.....	.....	33	
Aviation civile, 1927	50	.....	.....	.....	.....	33	
Chambres froides de beurreries avec plans devis	50	.....	.....	.....	.....	32	
Charbon et le Coke	225	.....	20	.....	95	33	
Collège Militaire royal du Canada	50	.....	.....	.....	.....	32	
Comment combattre les moustiques	50	.....	.....	.....	.....	33	
Commission royale sur les pêcheries	100	.....	.....	.....	.....	33	
Col. Brit, rétrocession de certaines terres	50	.....	.....	.....	.....	.....	28
Conférence économique, rapport final des délégués	50	.....	.....	.....	.....	33	
Conseils pour la saison (Prairies)	50	.....	.....	.....	.....	33	
Conseils pour la saison (Colombie Britannique)	50	.....	.....	.....	.....	33	
Conseils pour la saison, No. 43	50	.....	.....	.....	.....	32	

—	Nombre de copies reçues	Distribution					Ventes.
		Livraison		Liste d'abonnés		P.C. 1471	
		Parlement	Ministères	Parlement	Ministères		
PUBLICATIONS DIVERSES—FRANÇAISES—*Suite*							
Conseils pour la saison	50					32	
" "	50					32	
Convention et protocole *re* Chutes Niagara	770	425	300				
Conversion des Fourrages secs en un aliment succulent	50					33	
Couches chaudes et couches froides, comment les faire et comment s'en servir	50					33	
Détournement des eaux des Grands Lacs par le district sanitaire de Chicago, correspondance relative au	400	250				33	
Directeur Général vétérinaire, 1928	50					33	
Discours du Budget	50					33	
Douanes et de l'Accise, commission royale des, rapport intérimaire	1,050	400	50			33	
Elevage du mouton	50					33	
Elevage des oies	50					33	
Elevage des poussins	50					33	
Elections, instructions spéciales	40					33	
Enregistrement supérieur pour les porcs de race pure	50					33	
Epinette de Sitka	50					33	
Etude des levures dans le beurre	50					33	
Explosifs, 1927	50					33	
Exportation d'énergie électrique aux Etats-Unis	250	150				33	
Fabrication, crême à la glace	50					33	
Fée des bois	50					33	
Fumiers et engrais chimiques	50					33	
Gadelier à fruits rouges et blancs	50					33	
Hygiène	50					33	
Insectes nuisibles	50					32	
Inspection des poissons	50					33	
Instruction publique au Canada 1926	50					33	
Loi de Faillites, toile	594					33	
Loi de Faillites, papier	50					32	
Loi des Pêcheries	50					33	
Loi des Semences	50					32	
Laboratoire des recherches sur la houille	50					33	
Liste des marchands de gros de légumes de fruits	50					33	
Liste de publications, Départment de la santé	50					33	
Loi des engrais chimiques	300					33	
Loi contre les parasites de l'Agriculture	50					33	
Loi fédérale des Etats-Unis concernant le lait importé	50					33	
Loi des insectes destructeurs et autres fléaux	50					33	
Loi de l'Amérique Britannique du Nord, toile	101						33
Loi de l'Amérique Britannique du Nord, papier	288						8
Maladies des tomates	50					33	
Mémoire *re* salaires des juges	200	150				33	
Méfiez-vous des détonateurs	50					33	
L'Organisation et l'industrie du commerce	50					33	
Origine et qualité des bestiaux de Commerce	50					33	
Programme de carillon	4,600					33	20
Programme scolaire	50					33	
Pacte multilatéral 1928	50					33	
Pin de Murray	50					33	
Pasteurisation du lait	50					33	
Pin gris	50					33	

—	Nombre de copies reçues	Distribution					Ventes
		Livraison		Liste d'abonnés		P.C. 1471	
		Parlement	Ministères	Parletères	Minisment		
PUBLICATIONS DIVERSES—FRANÇAISES—*Suite*							
Pin à bois lourd	50					33	
Plantes bulbeuses à fleurs	50					33	
Préparation des peaux	50					33	
Projet de canalisation du St.-Laurent	150					33	
Protection des oiseaux migrateurs	50					33	
Peintures et vernis	275					32	
Prix au Canada et à l'étranger	50					32	
Petite industrie de la laine au Canada français	50					33	
Région de la rivière la Paix	50					33	
Règlements pour prévenir les abordages	50					32	
Représentations des Gouvernements, Grande-Bretagne et étranger	50					33	
Règlements, Poids et Mesures	50					33	
Règlements concernant les cadets	50					33	
Règlements de la loi des insectes (étrangers)—							
1e rev	50					33	
2e rev	50					33	
No. 16	50					33	
No. 17	50					33	
No. 14	50					33	
No. 10, 5e rev	50					33	
No. 7	50					33	
No. 3	50					33	
No. 2, domestique, 7e rev	50					33	
Rétablissement des soldats dans la vie civile, enquête 1927	450	400				33	
Réponse, 13 février, 1928	200	150				33	
12 mars, 1928	250	200				32	
Rapport de M. W. H. Moore *re* Tarif	250	150				33	
Rapport du service des plantes fourragères	50					33	
Renonciation à la guerre, traité général Kellogg, 1928	370					32	
Règlements internationaux pour prévenir les abordages	50					33	
Réclamation des tribus indiennes	316	294		12			
Salaires et heures de travail	50					33	
Service de l'agriculture	50					33	
Service de l'aviculture	50					33	
Service de la botanique	50					33	
Service des céréales, 1926	50					33	
Service de la Chimie	50					33	
Service de l'exploitation animale	50					33	
Service de la grande culture 1927	50					33	
Service de l'horticulture	50					32	
Service de la production de la filasse	50					33	
Sociétés coopératives au Canada, 1928	50					33	
Société des Nations, 9ième Assemblée	50					33	
Soja au Canada	50					33	
Sols de l'été de l'Ile du P.-E	50					33	
Sous-Stations Expérimentales—							
Charlottetown, I.P-.E	50					33	
Farnham, Qué	50					33	
Fredericton, N.-B	50					33	
Harrow, Ont	50					33	
Kentville, N.-E	50					33	
Lennoxville, Qué	50					33	
Morden, Man	50					33	
Nappan, N.-E	50					33	
Stations fédérales de démonstration	50					33	
Stations de Radio au Canada	50					33	
Système de notes pour l'élevage des volailles	50					32	
Terres fédérales, 15 juin 1928	50					33	
Thuya (cèdre de l'est)	50					33	
Thuya, géant	50					33	
Tourbe combustible	50					33	

—	Nombre de copies reçues	Distribution					Ventes
		Livraison		Liste d'abonnés		P.C. 1471	
		Parlement	Ministères	Parlement	Ministères		
PUBLICATIONS DIVERSES—FRANÇAISES—*Fin*							
Traitement du charbon de blé	50	.....	.....	.....	.....	33	
Une vieillesse de confort et de bonheur	50	.....	.....	.....	.....	33	
Vieil âge (pamphlet)	50	.....	.....	.....	.....	33	
Volailles de race pure	50	.....	.....	.....	.....	33	
REPORTS OF COMMITTEES—ENGLISH							
Agriculture and Colonization *re* Immigration App. No. 8, 1928	1,125	.....	.....	.....	.....	93	147
Agriculture and Colonization *re* Grading of Wheat, App. No. 7, 1928	325	.....	.....	.....	.....	86	114
Banking and Commerce, 1929, No. 1	1,350	100	.....	.....	.....	118	
Privileges and Elections	357	100	.....	.....	.....	118	
Agricultural and Colonization, *re* Immigration, 1928—							
No. 6	750	500	.....	.....	.....	113	66
No. 7	750	500	.....	.....	.....	113	67
No. 8	750	500	.....	.....	.....	113	65
No. 9	750	500	.....	.....	.....	113	54
No. 10	750	500	.....	.....	.....	113	67
No. 11	750	500	.....	.....	.....	113	66
No. 12	750	500	.....	.....	.....	113	96
No. 13	750	500	.....	.....	.....	113	100
No. 14	750	500	.....	.....	.....	113	81
No. 15	750	500	.....	.....	.....	113	69
No. 16	750	500	.....	.....	.....	113	69
No. 17	750	500	.....	.....	.....	113	97
No. 18	750	500	.....	.....	.....	113	93
No. 19	750	500	.....	.....	.....	113	88
No. 20	750	500	.....	.....	.....	113	86
No. 21	750	500	.....	.....	.....	113	68
No. 22	750	500	.....	.....	.....	113	68
No. 23	750	500	.....	.....	.....	113	67
No. 24	750	500	.....	.....	.....	113	67
No. 25	1,250	500	.....	.....	.....	113	153
Banking and Commerce, 1928—							
No. 1	1,875	1,500	.....	.....	.....	86	167
No. 2	1,875	1,500	.....	.....	.....	86	188
No. 3	1,875	1,500	.....	.....	.....	86	181
No. 4	1,875	1,500	.....	.....	.....	86	193
No. 5	1,875	1,500	.....	.....	.....	86	191
No. 6	1,875	1,500	.....	.....	.....	86	191
St. Lawrence River, 1928—							
No. 1	2,125	1,100	.....	.....	.....	113	96
No. 2	2,625	1,000	.....	.....	.....	113	96
No. 3	2,625	1,000	.....	.....	.....	113	100
No. 4	2,625	1,000	.....	.....	.....	113	100
No. 5	2,625	1,000	.....	.....	.....	113	101
No. 6	2,625	1,000	.....	.....	.....	113	76
Judges Salary, 1928—							
No. 1	750	500	.....	.....	.....	113	11
No. 2	750	500	.....	.....	.....	113	8
No. 3	750	500	.....	.....	.....	113	8
No. 4	750	500	.....	.....	.....	113	7
No. 5	750	500	.....	.....	.....	113	20
Final	750	500	.....	.....	.....	113	20
Barley, 1929, No. 1	750	500	.....	.....	.....	120	13
Dairy Industry, 1929, No. 1	750	500	.....	.....	.....	120	53
Marine and Fisheries, 1929, No. 1	750	500	.....	.....	.....	120	6
Grading of Wheat, 1929, No. 1	750	500	.....	.....	.....	120	2
Public Accounts, 1929, No. 1	750	500	.....	.....	.....	120	
Dominion Elections Act and Corrupt Practices Act—							
No. 1	550	300	.....	.....	.....	120	
No. 2	550	300	.....	.....	.....	120	
No. 3	550	300	.....	.....	.....	120	
No. 4	550	300	.....	.....	.....	120	
Railway and Shipping, 1928, No. 2	750	500	.....	.....	.....	113	

—	Nombre de copies reçues	Distribution					Ventes
		Livraison		Liste d'abonnés		P.C. 1471	
		Parlement	Ministères	Parlement	Ministères		
RAPPORTS DES COMITÉS—FRANÇAIS							
Banque et Commerce	40	.....	.....	.....	.....	33	
Banque et Commerce, 1929—No. 1	300	250	.....	.....	.....	33	
No. 2	300	250	.....	.....	.....	33	
No. 3	300	250	.....	.....	.....	33	
Agriculture et Colonisation, procès verbaux, témoignages et rapport *re* classement du blé, App. No. 7, 1928	100	.....	.....	.....	.....	32	
Relations industrielles et internationales 1929—No. 1	300	250	.....	.....	.....	32	
No. 2	300	250	.....	.....	.....	32	
No. 3	3,300	250	.....	.....	.....	32	
Pensions, 3ième et 4ième rapports, 1928	300	250	.....	.....	.....	32	

PÉRIODIQUES

—	Nombre de copies reçues	Ministères	Souscripteurs	Gratuite	P.C. 1471	Ventes
Abstract of Public Health, monthly	112,800	.....	101,051	132	.....	
Agriculture Statistics, monthly	80,700	504	90,364	132	.....	60
Apple Supplement, quarterly	6,400	.....	5,156	44	.....	
Bank Statements, monthly	5,500	.....	11,176	132	.....	111
Business Statistics, monthly	18,732	4,200	13,800	132	.....	113
Canada Gazette, weekly	113,100	.....	100,516	.....	.....	2,318
Canada Law Reports, monthly	80,216	.....	72,040	132	.....	72
Canada Week by Week, weekly	72,800	72,800	.....	.....	.....	
Commercial Intelligence Journal, w'kly	25,200	.....	105,508	132	.....	1,200
Labour Gazette, monthly	128,190	.....	127,308	132	.....	.....
National Revenue Review, monthly	67,100	10,476	63,924	.....	1,032	87
Natural Resources, monthly	127,800	127,620	.....	132	.....	
Postal Guide, yearly, cloth	403	.....	.....	.....	.....	310
" " paper	1,300	.....	.....	.....	.....	1,300
Railway Judgments, semi-monthly	1,690	.....	8,242	286	2,938	461
Trade of Canada, quarterly	4,544	.....	6,240	132	.....	53
Tuberculosis Bulletin, monthly	42,000	210,000	209,868	132	.....	
PÉRIODIQUES (Français)						
Gazette du Travail	23,400	.....	22,779	121	396	
Guide postal, 1929, toile	50	.....	.....	.....	.....	11
" " papier	225	.....	.....	.....	.....	18
Renseignements Commerciaux	42,100	.....	.....	15,132	572	61
Revue du Revenu National	15,000	.....	12,060	1,240	.....	6
Ressources Naturelles	16,416	.....	16,284	132	.....	
Statistique agricole	7,800	.....	828	121	.....	
Bulletin, Tuberculose	60,600	.....	52,524	.....	396	

—	Nombre de copies reçues	Distribution					Ventes
		Livraison		Liste—Abonnés		C.P. 1471	
		Parlement	Départements	Parlement	Départements		
RAPORT OFFICIEL DU PARLEMENT (Volumes reliés)							
Journals, House of Commons, 1928	544	290	.....	65	36	.....	
" Senate, 1928	530	290	.....	.....	97	92	
" House of Commons, App. 2 and 3	540	290	.....	159	.....	.....	
Senate Debates, 1928	537	8	.....	.....	326	83	
House of Commons Debates, 1928—							
Vol. I	664	396	.....	137	.....	.....	
Vol. II	674	396	.....	137	.....	.....	
Vol. III	676	396	.....	137	.....	.....	
Index	680	396	.....	137	.....	.....	
Débats du Sénat	99	72	6	.....	.....	.....	
Débats de la Chambre des Communes, 1927—							
Vol. I	158	136	.....	4	.....	.....	
Vol. II	156	136	.....	4	.....	.....	
1928—							
Vol. I	213	136	.....	.....	1	33	
Vol. II	213	136	.....	.....	1	33	
Journaux du Sénat, 1928	154	.....	.....	.....	75	33	
Journaux de la Chambre des Communes, 1928	194	103	.....	.....	24	32	
Journaux de la Chambre des Communes, App. 1928	138	103	.....	.....	30	32	
RAPPORTS ANNUELS (Reliés)							
Annual Reports, 1926-27, Vol. I	125	.....	.....	.....	84	.....	
Vol. V	125	.....	.....	.....	83	.....	
Annual Reports, 1925-26, Vol. II	99	.....	.....	.....	82	.....	
Vol. V	99	.....	.....	.....	82	.....	
Vol. III	99	.....	.....	.....	83	.....	
Vol. IV	89	.....	.....	.....	83	.....	
Rapports annuels des Departements:							
1925-26, Vol. 2	24	.....	.....	13	6	.....	
Vol. 4	25	.....	.....	13	6	.....	
1926-27, Vol. 1	40	.....	.....	19	.....	.....	
Vol. 5	40	.....	.....	20	.....	.....	

Documents Parlementaires—Sessions 1927-1928 et 1928-1929

—	Nombre de copies reçues	Distribuées par ordre du Parlement		C.P. 1471
		Chambre des Communes	Liste d'abonnés	
Anglais				
				1,148
Senate Debates	145,360	45,360	3,520	4,048
House of Commons Debates	498,411	88,165	114,586	1,148
Senate Minutes	59,430	29,610	154	4,048
Votes and Proceedings, House of Commons	144,886	41,910	26,277	4,048
Orders of the Day, House of Commons	131,548	59,675	26,277	35,250
Bills, Senate	1,521,750	1,187,750	210,350	29,614
Bills, House of Commons	1,352,880	700,720	144,240	
Français				
				2,464
Débats de la Chambre des Communes	88,319	16,170	32,571	1,344
Procès-Verbaux, Minutes du Sénat	12,978	6,510	113	2,464
Procès-Verbaux, Chambre des Communes	33,880	25,410	7,084	2,464
Ordres du Jour, Chambre des Communes	24,948	9,660	7,084	8,800
Bills, Sénat	361,075	242,550	33,760	7,680
Bills, Chambre des Communes	363,460	211,680	22,080	

Nombre d'abonnés aux Documents Parlementaires, inscrits au 31 mars 1929

—	Aux départements		Vente au public	
	Anglais	Français	Anglais	Français
Senate—				
Debates of	440	.....	136	
Minutes of Proceedings	348	25	66	
House of Commons—				
Debates of	811	73	1,252	113
Votes and Proceedings	455	31	127	4
Orders of the Day	408	33	92	
Bills of both Houses	242	28	134	

RAPPORT DU CONTRÔLEUR DES ACHATS

EXERCICE 1928-29

M. F. A. ACLAND,
Imprimeur du Roi,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport de la division des achats pour l'exercice 1928-29. La somme totale des déboursés faits par les trois services de cette division est de $2,209,602.47.

—	Canada	Angleterre et Colonies	Etats-Unis	Etranger	Total du matériel acheté	Douanes	Fret et messagerie	Grand total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Papeterie et papier.....	1,674,942 53	19,309 30	27,677 88	324 64	1,722,254 35	4,692 86	23,538 98	1,750,486 19
Matériel d'imprimerie.....	113,132 69	.....	16,417 12	.....	129,549 81	4,099 22	961 44	134,610 47
Lithographie, imprimerie, reliure et gravure.....	321,018 51	576 70	9 00	.....	321,604 21	126 28	2,775 32	324,505 81
Totaux.....	2,109,093 73	19,886 00	44,104 00	324 64	2,173,408 37	8,918 36	27,275 74	2,209,602 47

Relativement aux achats mentionnés on a ouvert 1,559 comptes personnels. On a reçu, contrôlé et certifié 31,960 factures et l'on a émis 28,739 commandes personnelles. Nous avons préparé 1,067 formes de soumissions spéciales. La vente du matériel et des machines mises au rancart a produit un total de $1,225.00. 21,968 livres de scories métalliques d'une valeur de $1,280.70 ont été échangées pour du métal vierge. Inscriptions pour exportations et importations, 368; nombre des feuillets de messagerie et de fret vérifiés pour paiement, 2,599.

La division de lithographie et de gravure a accompli les travaux suivants: chèques lithographiés, 4,404,560; cartes lithographiées, 1,379,486; certificats, formules et affiches, etc., 10,376,911; mandats-poste lithographiés, 17,397,680; pamphlets lithographiés, 549,083; cartes et étiquettes, 8,108,838; clichés au trait et demi-tons, 11,018; galvanos et coins, 910; imprimés héliotype, 341,240; boîtes en carton et enveloppes, 2,968,703.

ANNONCES DANS LES JOURNAUX

Le montant total des comptes vérifiés et autorisés pour paiement par ce département durant l'exercice clos le 31 mars 1929 pour impressions d'annonces dans l'état de compte détaillé à la page suivante, est de $195,815.16. Comme ces comptes ont été payés par les différents ministères auxquels furent destinées ces annonces, le montant n'a pas été inclus dans l'état des dépenses de ce département.

Le nombre des comptes d'annonces vérifiés est de 7,099 et nous avons accordé 4,977 contrats dont 3,679 furent de courte durée et 1,298 pour contrats interlignes.

ANNONCES dans les journaux au cours de l'exercice clos le 31 mars

—	Ontario	Québec	Nouveau-Brunswick	Nouvelle-Ecosse	Ile du Prince-Edouard	Autres pays	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Total
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Agriculture	909 97	.....	3 50	285 00	75 23	1,168 51	5 00	22 95	6 55	15 12	2,491 83
Commission du Service civil	699 30	306 29	20 29	46 88	4 44	34 68	47 57	19 19	20 59	57 08	1,256 31
Finance	.....	35 28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35 28
Secrétaire du Gouverneur-Général	597 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	597 00
Affaires des Sauvages	476 30	5 20	31 85	37 41	1 50	548 50	81 60	232 86	77 45	104 80	1,597 47
Intérieur	735 69	381 40	.....	.....	.....	250 00	1,332 90	1,096 98	2,180 65	1,380 80	7,358 42
Justice	.....	.....	45 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45 00
Travail	82 00	5,168 63	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,250 63
Marine et Pêcheries	1,274 16	1,185 30	495 20	741 33	7 60	.....	24 75	100 00	.....	114 18	3,942 52
Mines	.....	645 89	.....	.....	.....	125 00	87 50	.....	.....	99 98	958 37
Défense Nationale	2,618 13	403 67	38 35	235 80	1 25	.....	48 15	153 30	89 80	498 78	4,087 23
Revenu National	15,214 23	873 75	192 65	263 95	.....	.....	98 01	46 20	.....	181 86	16,870 65
Pensions et Santé	16,981 60	.....	.....	178 05	.....	518 16	345 00	50 00	50 00	85 00	18,207 81
Postes	.....	1,355 17	1,048 08	937 99	308 16	.....	15 12	33 60	369 86	141 18	4,209 16
Impressions et Papeterie publiques	30 00	66 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	96 50
Travaux publics	19,178 38	10,340 55	844 69	2,334 08	145 08	.....	1,046 39	1,176 81	607 71	4,862 59	40,536 28
Chemins de fer et canaux	1,394 21	970 48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,364 69
Royale Gendarmerie à cheval du Canada	18 43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24 84	50 82	11 08	105 17
Commerce	39,683 37	.....	.....	.....	.....	46,121 47	.....	.....	.....	.....	85,804 84
	99,892 77	21,738 11	2,719 61	5,060 49	543 26	48,766 32	3,131 99	2,956 73	3,453 43	7,552 45	195,815 16

* Ce montant a été payé à des agences en Angleterre pour annonces Outre-mer.

Suit un état du montant total des comptes d'annonces vérifiés par ce département de l'année 1876 jusqu'à l'exercice clos le 31 mars 1929 inclusivement:

Année		Exercice	
1876	$ 12,529 27	1898–1899	$ 27,699 72
1877	12,751 56	1899–1900	46,317 74
1878	20,583 77	1900–1901	50,790 40
1879	39,676 60	1901–1902	53,850 75
1880	63,092 50	1902–1903	41,078 02
1881	30,015 44	1903–1904	57,898 72
1882	50,604 71	1904–1905	102,848 11
1883	30,149 31	1905–1906	107,812 56
1884	39,401 48	1906–1907	89,329 77
1885	33,782 53		
1886	25,102 83		
1887	48,596 03	(31 mars)	
1888	44,520 30		
1889	35,939 47	1907–1908	141,200 45
1890	26,102 48	1908–1909	156,673 50
1891	27,519 59	1909–1910	102,841 15
1892	24,819 54	1910–1911	144,081 66
1893	26,704 27	1911–1912	166,224 26
1894	26,423 72	1912–1913	204,762 87
1895	27,424 68	1913–1914	247,477 61
1896	30,760 76	1914–1915	200,441 19
1897	35,138 54	1915–1916	210,818 48
1898 (6 mois au 30 juin 1898)	16,312 58	1916–1917	295,694 98
		*1917–1918	496,645 77
		1918–1919	622,197 21
		1919–1920	235,663 93
		1920–1921	183,656 65
		1921–1922	98,663 02
		1922–1923	224,885 07
		1923–1924	129,611 43
		1924–1925	77,434 09
		1925–1926	105,021 81
		1926–1927	72,961 95
		1927–1928	110,551 20
		1928–1929	195,815 16

* Y compris le montant de $184,064.59, pour annonces des Bons de la Victoire, 1918, accordé par contrat à l'Association de la Presse Canadienne.

J. O. PATENAUDE,

Contrôleur des Achats.

DOMINION DU CANADA

SOIXANTE-DEUXIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

POUR

L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1928-29

MARINE

Ce rapport a été traduit au ministère

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1930

A Son Excellence le Très Honorable Vicomte Willingdon, G.C.S.I., G.C.M.G., G.C.I.E., G.B.E., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

Qu'il plaise à Votre Excellence:

Que, pour sa gouverne et pour celle du Parlement du Canada, j'aie l'honneur de lui soumettre le soixante-deuxième rapport annuel, ci-joint, du ministère de la Marine et des Pêcheries, direction de la marine marchande.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Excellence, le très obéissant serviteur,

P. J. ARTHUR CARDIN,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Ministère de la Marine,
Ottawa.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.. 1

Relevé de la construction de navires fourni par le "Lloyds Register", pour le trimestre qui s'est terminé le 30 juin 1928.. 2

De la construction des navires à moteur au 30 juin 1928.. 2

Navires réservoirs en construction au 30 juin 1928.. 3

De la construction des navires marchands en 1928.. 3

Tableau faisant connaître le nombre et le tonnage des navires marchands lancés en Grande-Bretagne et en Irlande au cours des années 1927 et 1928.. 4

Tableau faisant connaître le tonnage des navires marchands lancés en Grande-Bretagne et en Irlande en 1928.. 4

Tableau faisant connaître le nom des pays pour lesquels on a construit et lancé des navires marchands en Grande-Bretagne et en Irlande en 1928.. 5

Dimensions et types des navires.. 5

Navires à turbines.. 6

Navires ayant des machines à combustion interne.. 6

Lancements effectués dans les principaux centres de constructions navales.. 6

Statistique générale.. 9

Tableau comparatif montrant (pour chaque pays) le tonnage en construction à la fin de 1928 et celui lancé en cette même année 1928.. 9

Navires à vapeur et à moteur, des principaux pays maritimes, désarmés au premier janvier 1928 au 1er janvier 1929.. 10

Marine marchande du gouvernement canadien.. 10

Tableau comparatif ayant trait à son exploitation en 1927 et 1928.. 10

Répartition de la flotte au 31 décembre 1928.. 11

Voyages faits durant l'année.. 11

Départs réguliers durant l'année.. 11

Exploitation des principaux chantiers canadiens de construction de navires.. 12

"Halifax Shipyards, Limited", Halifax, N.-E.. 12

"Midland Shipbuilding Co.", Ltée, Midland, Ont.. 12

"St. John Dry Dock and Shipbuilding Co., Ltd.", St-Jean, N.-B.. 13

"Port Arthur Shipbuilding Co. Ltd", Port Arthur, Ont.. 13

"Davie Shipbuilding and repairing Co., Ltd.", Lauzon Lévis, P.Q.. 13

"Prince Rupert Dry Dock and Shipyard", Prince Rupert, C.-A.. 13

"Canadian Vickers Limited", Montréal, P.Q.. 14

Réparation des navires.. 14

"Burrard Dry Dock, Ltd.", Vancouver-Nord, C.-A.. 14

Statistique relative à la Marine marchande canadienne.. 15

Relevé donnant le nombre de navires et le nombre de tonnes figurant sur les registres maritimes de la Puissance du Canada, le 31 décembre 1928.. 16

Relevé donnant le nombre des navires dont les noms ont été biffés sur les registres maritimes de la Puissance du Canada durant l'année terminée le 31 décembre 1928.. 18

Relevé comparatif donnant le nombre des navires construits dans la Puissance du Canada, et leur tonnage net, qui se trouvaient enregistrés au Canada, au 31 décembre de chaque année, de 1919 à 1928, ces deux années y comprises.. 19

Relevé comparatif donnant le nombre des navires et leur tonnage net figurant sur les registres de la Puissance du Canada, le 31 décembre de chaque année de 1919 à 1928, ces deux années y comprises.. 20

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.. 21

Travaux confiés au service de l'ingénieur en chef.. 21

Nouvelles aides à la navigation.. 21

Changements et améliorations.. 22

Publications.. 25

Bris des glaces.. 25

Enlèvement des obstacles nuisant à la navigation.. 25

Entretien et réparation des quais.. 25

Vapeurs du Dominion se trouvant à Prescott, Ont.. 26

Magasin d'approvisionnement des phares de la Puissance, Prescott, Ont.. 26

Pages

RAPPORT DU COMMISSAIRE DES PHARES.. 27
Relevé, par district, indiquant le nombre des feux des divers ordres, des bateaux-feux, gardiens de phares, signaux de brume, bouées, cloches sous-marines, etc... 27

CHENAL MARITIME DU FLEUVE SAINT-LAURENT.. 28
Historique du chenal maritime du fleuve Saint-Laurent.. 28
Chenal de 30 pieds.. 29
Chenal de 35 pieds.. 30
Chenal maritime en aval de Québec.. 30
Chenal sud (30 pieds P.B.E.).. 31
Chenal nord (35 pieds P.B.E.).. 31
Dragages, saison 1928.. 32
Travaux de dragage se trouvant exécutés à la fin de la saison de 1928.. 34
Sémaphores pour marées.. 35
Hauteur de l'eau.. 36
Accidents survenus dans le fleuve Saint-Laurent, durant la saison de navigation.. 36
Service des signaux de la Marine.. 37
Service de signaux visuels de la côte Est.. 39
Bris des glaces, 1928-29.. 40
Rapport de M. A. Laflèche, ingénieur du chenal maritime du fleuve Saint-Laurent, concernant les travaux effectués par les vapeurs brise-glace: "Mikula" et "Lady Grey", durant l'hiver 1928-29.. 41
Profondeur moyenne, pour chaque mois, dans le chenal de 27½ pieds (27½ pieds à l'étiage ordinaire) d'après l'échelle d'eau de Sorel de mai à novembre chaque année.. 43
Coût du chenal maritime à venir jusqu'à ce jour.. 44
Progrès des travaux de dragage jusqu'à la fin de la saison 1928. Projet de 30 pieds.. 45
Progrès des travaux de dragage jusqu'à la fin de la saison 1928. Projet de 35 pieds.. 47
Résumé des travaux de la flotte de dragage, exécutés durant l'année budgétaire terminée le 31 mars 1929.. 48
Classification des dépenses pour l'année budgétaire terminée le 31 mars 1929.. 50
Tableau synoptique des dragages, des localités et du coût par yard cube.. 51

ÉTAT DES DÉPENSES, MINISTÈRE DE LA MARINE 1928-1929.. 52

ÉTAT DES REVENUS ÉTABLI POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1928-1929.. 53

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE.. 54
Rapport du Directeur.. 54
Division de la prévision du temps.. 54
Division de la climatologie.. 54
Division de la physique.. 55
Magnétisme terrestre.. 57
Astronomie.. 60
Sismologie.. 60
Appendice "A".. 61
Appendice "B".. 62
Appendice "C".. 63

RAPPORT DU CAPITAINE L. A. DEMERS, COMMISSAIRE FÉDÉRAL, CHARGÉ DES ENQUÊTES SUR LES NAUFRAGES.. 64
Relevé des enquêtes préliminaires et des enquêtes formelles tenues durant l'année budgétaire 1928-1929.. 64

DIRECTION DU SERVICE QUI S'OCCUPE DES CAPITAINES ET DES MARINS.. 70

RAPPORT CONCERNANT LE PILOTAGE.. 70

STATION DE SIGNAUX, CITADELLE D'HALIFAX.. 74

RAPPORT ANNUEL CONCERNANT L'ÎLE DE SABLE.. 75

	Pages
RAPPORTS PROVENANT DES AGENCES	75
Agence d'Halifax	75
Sous-Agence de Pictou, N.-E.	79
Sous-Agence de Sydney, N.-E.	80
Agence de Victoria, C.-B.	81
Agence de Prince-Rupert, C.-B.	85
Agence de Charlottetown, I.P.-E.	86
Sous-Agence de Fort William, Ont.	91
Agence de Parry Sound, Ont.	92
Sous-Agence de Kenora, Ont.	93
Agence de Montréal, P.Q.	94
Agence de Québec	95
Agence de St. John, N.-B.	100
SERVICES RENDUS PAR LA COMPAGNIE DE SAUVETAGE "QUEBEC SALVAGE AND WRECKING CO., LTD.", entre le 1er avril 1928 et le 31 mars 1929	104
RAPPORT RELATIF AUX SERVICES DE SAUVETAGE RENDUS PAR LA "PACIFIC SALVAGE COMPANY, LTD.", pour l'année qui s'est terminée le 31 décembre 1928	105
RAPPORTS DES ENRÔLEURS POUR L'ANNÉE QUE S'EST TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1928	106
EXPORTATION DU BÉTAIL	109
SERVICE HYDROGRAPHIQUE	109
RAPPORTS CONCERNANT LES COURANTS	123
RAPPORTS DES GARDIENS DE PORTS POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1928	125
RAPPORT DU CHEF DU SERVICE CONCERNANT LES COMMISSIONS DES HAVRES, LES HAVRES PUBLICS ET LES MAÎTRES DE HAVRES	126
RAPPORT DE LA COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC	133
RAPPORT DE LA COMMISSION DU HAVRE DE MONTRÉAL	139
RAPPORT DE LA COMMISSION DU HAVRE DE TROIS-RIVIÈRES	147
RAPPORT DE LA COMMISSION DU HAVRE DE NEW-WESTMINSTER, C.-B.	150
COMMISSION DU HAVRE DE VANCOUVER, C.-B.	153
RAPPORT DE LA COMMISSION DU HAVRE DE CHICOUTIMI	157
RAPPORT DE LA COMMISSION DU HAVRE DE BELLEVILLE	159
RAPPORT DE LA COMMISSION DU HAVRE D'HALIFAX	159
RAPPORT DE LA COMMISSION DU HAVRE DE ST. JEAN, N.-B., POUR LES ANNÉES 1927 ET 1928	161
BUREAU D'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR	169
SERVICE DE LA RADIO	172
CHANTIER DE CONSTRUCTION DE NAVIRES DE SOREL	206
BUDGET ET DÉPENSES	207
CORRESPONDANCE	207
NOUVELLES LOIS	207

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DE LA MARINE

A l'honorable P. J. Arthur Cardin,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Monsieur,—Ci-joint j'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport, fait pour l'année budgétaire qui s'est terminée le 31 mars 1929.

Au commencement de l'année 1928 on constatait une augmentation d'activité dans les chantiers de construction de navires de presque tous les pays maritimes, sauf aux Etats-Unis, ainsi que le montre le tableau suivant du "Lloyds Register".

Pays	Tonnage en construction au 1er janv. 1928 (Relevés du Lloyd)	Tonnage lancé en 1927 (Relevés du Lloyd)
	Tonnage brut	Tonnage brut
Grande-Bretagne et Irlande	1,579,713	1,225,873
Allemagne	472,295	289,622
Italie	183,216	101,076
Hollande	174,887	119,790
France	115,029	44,335
Suède	100,700	67,361
Danemark	97,710	72,038
Etats-Unis	97,370	179,218

On voit d'après ce tableau que la Grande-Bretagne et l'Irlande, l'Allemagne, l'Italie et la Hollande avaient, au commencement de 1928, un tonnage en construction sensiblement plus considérable que celui que ces pays avaient lancé en 1927, et que la France, en particulier, avait au 1er janvier 1928 un programme de construction presque trois fois plus considérable que pour le tonnage lancé par elle en 1927.

Pour le trimestre terminé le 31 mars 1928, le "Lloyds Register" avait publié les chiffres suivants relatifs à la construction de navires.

	31 mars 1928 tonnage brut
Grande-Bretagne et Irlande	1,440,842
Allemagne	443,939
Italie	171,016
Hollande	162,973
France	103,494
Suède	91,075
Danemark	103,110
Etats-Unis	56,049
Russie	94,658
Japon	91,775

Si l'on compare ce tableau au précédent on constate un léger fléchissement quant au tonage en construction en Grande-Bretagne et Irlande, en Allemagne, en Italie, en France et en Suède, cependant que le Danemark accuse une légère augmentation et les Etats-Unis, ainsi que nous l'avons fait remarquer, une diminution.

La Russie et le Japon ne figurent pas dans le premier tableau, mais étant donné que le tonnage lancé en Russie en 1927, fut de 43,917 tonnes (relevés du Lloyd), et que le tonnage qu'elle avait en construction au 31 mars 1928 était de 94,658 tonnes, on voit qu'elle a plus que doublé son programme de construction de navires en quelques mois. Ceci est d'autant plus remarquable que depuis la guerre ce ne fut qu'en 1926 que la Russie commença à construire des navires.

Quant au Japon le tonnage qu'il a lancé en 1927 ayant été de 42,359 tonnes (relevés du Lloyd) et celui qu'il avait en construction au 31 mars 1928 ayant été de 91,775 tonnes, il est évident que le programme de construction de navires de ce pays a aussi été doublé.

RELEVÉ DE LA CONSTRUCTION DE NAVIRES FOURNI PAR LE "LLOYDS REGISTER", POUR LE TRIMESTRE QUI S'EST TERMINÉ LE 30 JUIN 1928.

	30 juin 1928 tonnage brut
Grande-Bretagne et Irlande	1,202,610
Allemagne	407,534
Hollande	173,190
Italie	154,111
France	125,984
Russie	115,298
Japon	111,325
Suède	101,700
Danemark	98,403
Etats-Unis	55,502

Par comparaison aux chiffres relevés pour le mois de mars, la construction de navires en Grande-Bretagne et Irlande montre une diminution de 238,232 tonnes, existant entre 1,202,610 tonnes et 1,440,842 tonnes; en Allemagne la diminution fut de 36,405 tonnes, entre 407,534 tonnes et 443,939 tonnes; en Italie la diminution fut de 16,905 tonnes, entre 154,111 tonnes et 171,016 tonnes; en Hollande il y eut augmentation de 10,217 tonnes, entre 173,190 tonnes et 162,973 tonnes; en France une augmentation de 22,490 tonnes, entre 125,984 tonnes et 103,494 tonnes; en Suède une augmentation de 10,625 tonnes, entre 101,700 tonnes et 91,075 tonnes; au Danemark une diminution de 4,707 tonnes, entre 98,403 tonnes et 103,100 tonnes; aux Etats-Unis il y eut un léger fléchissement d'environ 500 tonnes; en Russie une augmentation de 20,640 tonnes, entre 115,298 tonnes et 94,658 tonnes, et au Japon une augmentation de 19,550 tonnes, entre 111,325 tonnes et 91,775 tonnes.

A la fin de juin 1928 le tonnage total brut en construction dans le monde entier était de 2,660,462 tonnes contre 2,893,251 tonnes à la fin de mars 1928, soit en diminution de 232,789 tonnes.

A la fin de juin 1927 le tonnage total brut et mondial était de 2,840,545 tonnes (Relevés du Lloyd). On voit donc qu'au cours de l'année le tonnage des navires en construction dans le monde entier accusait un petit fléchissement de 180,083 tonnes.

DE LA CONSTRUCTION DES NAVIRES À MOTEUR AU 30 JUIN 1928

(Relevés du Lloyd)

A la fin de juin 1928 on construisait dans le monde entier 276 navires à moteur d'un tonnage brut de 1,500,444 tonnes. On construisait 75 de ces navires en Grande-Bretagne et Irlande, jaugeant 546,826 tonnes, et dans le reste du monde, 201 navires jaugeant 953,718 tonnes.

Le tonnage à moteur en construction en Grande-Bretagne et Irlande représentait environ 84 pour cent du tonnage à vapeur alors en construction, et qui s'élevait à 649,482 tonnes.

A la même époque les autres pays maritimes construisaient ensemble 488,981 tonnes de tonnage à vapeur, soit un peu plus que la moitié du tonnage à moteur qu'ils faisaient construire et qui, nous l'avons dit, était de 953,718 tonnes.

A la fin de juin on construisait en Allemagne deux navires à moteur jaugeant chacun plus de 30,000 tonnes, cependant qu'en Grand-Bretagne on construisait un navire à moteur jaugeant de 25,000 à 30,000 tonnes.

NAVIRES RÉSERVOIRS EN CONSTRUCTION AU 30 JUIN 1928

(*Relevés du Lloyd*)

Pays de construction	Nombre	Tonnage brut	Pays de construction	Nombre	Tonnage brut
Grande-Bretagne et Irlande	31	202,896	Italie	4	25,308
Dantzig	2	11,500	Japon	1	7,280
Danemark	9	63,868	Russie	5	24,000
France	10	79,420	Suède	7	58,500
Allemagne	3	22,200	Etats-Unis	2	12,700
Hollande	6	32,100			
			Totaux	80	539,772

Le tableau ci-dessus montre la supériorité marquée que maintiennent encore la Grande-Bretagne et l'Irlande quant à la construction de ce type de navires.

Toutefois, il faut remarquer que cette supériorité n'est pas aussi accentuée qu'elle l'était l'année précédente, alors que le tonnage des navires réservoirs en construction en Grande-Bretagne et Irlande, était quelque peu plus élevé que celui de ce type de navires en construction dans tous les autres pays maritimes.

Par comparaison au tonnage en construction au 30 juin 1928, les chiffres donnés par le "Lloyds Register", relativement à la construction de navires, au cours du trimestre terminé le 30 septembre 1928, accusent un fléchissement de 112,850 tonnes pour les navires alors en construction en Grande-Bretagne et Irlande, savoir: 1,089,760 tonnes contre 1,202,610 tonnes.

Or, comme le tonnage en construction au 30 septembre 1927 était de 1,536,-416 tonnes (Relevés du Lloyd), il se produisit au cours de l'année une diminution de 446,656 tonnes dans le programme de construction de navires de la Grande-Bretagne et de l'Irlande.

A l'étranger, le tonnage des navires en construction fut à peu près le même pour les trimestres de juin et de septembre, soit environ 26,000 tonnes de plus pour le premier de ces trimestres que pour le second, les chiffres ayant été respectivement de 1,457,852 tonnes et 1,431,582 tonnes (Relevés du Lloyd).

DE LA CONSTRUCTION DES NAVIRES MARCHANDS EN 1928

Les chiffres suivants sont extraits du sommaire annuel du *Lloyd's Register*; ils représentent le tonnage brut et ne portent que sur des navires marchands d'un tonnage brut de 100 tonnes ou plus

TABLEAU faisant connaître le nombre et le tonnage des navires marchands lancés en Grande-Bretagne et en Irlande au cours des années 1927 et 1928

Districts	1928								Total 1927	
	Vapeurs		Navires à moteur		Voiliers, barges		Total			
	Nbre	Tonnage brut	Nbre	Tonnage brut	Nbre	Tonnage brut	Nbre	Tonnage brut	Nbre	Tonnes
Aberdeen	12	5,581	....	.....	2	1,586	14	7,167	11	7,720
Barrow, Maryport et Workington	1	870	....	.....	....	.....	1	870	2	22,300
Belfast	6	12,331	7	63,407	....	.....	13	75,738	21	107,181
Bristol	....	.....	1	349	2	277	3	626	3	425
Dublin	1	734	....	.....	....	.....	1	734	1	1,080
Dundee	10	31,060	....	.....	....	.....	10	31,060	8	23,567
Clyde — Glasgow	51	222,100	20	128,410	6	1,776	77	352,286	87	263,455
Clyde — Greenock	35	156,790	9	62,400	1	472	45	219,662	44	160,268
Hartlepool	9	39,743	....	.....	....	.....	9	39,743	13	65,588
Hull	54	17,448	....	.....	....	.....	54	17,448	23	14,852
Leith	9	20,609	1	570	1	563	11	21,742	11	16,707
Liverpool	11	66,310	4	6,887	....	.....	15	73,197	13	36,636
Middlesbro', Stockton et Whitby	28	49,648	4	43,169	1	406	33	93,223	18	64,783
Newcastle	56	217,957	14	82,551	....	.....	70	300,508	61	274,056
Southampton	1	271	6	2,254	1	150	8	2,675	11	3,206
Sunderland	42	170,106	8	37,540	....	.....	50	207,646	37	162,770
Autres districts	4	1,216	2	379	....	.....	6	1,595	7	1,279
Totaux	330	1,012,774	76	427,916	14	5,230	420	1,445,920	371	1,225,873

TABLEAU faisant connaître le tonnage des navires marchands lancés en Grande-Bretagne et en Irlande en 1928.

Tonnage	Vapeurs	Moteur	Voiliers et barges
100 et au-dessous de 500 tonnes	90	13	10
500 " 1,000 "	23	3	4
1,000 " 2,000 "	35	4	.....
2,000 " 3,000 "	27	2	.....
3,000 " 4,000 "	23	1	.....
4,000 " 5,000 "	62	10	.....
5,000 " 6,000 "	40	9	.....
6,000 " 8,000 "	22	15	.....
8,000 " 10,000 "	3	8	.....
10,000 " 12,000 "	1	7	.....
12,000 " 15,000 "	.....	3	.....
15,000 " 20,000 "	1	1	.....
20,000 " 24,999 "	3	.....	.....
25,000 tonnes et plus	.....	.....	.....
Totaux	330	76	14

TABLEAU faisant connaître le nom des pays pour lesquels on a construit et lancé des navires marchands en Grande-Bretagne et en Irlande en 1928.

Noms des pays auxquels étaient destinés les navires	Nombre	Tonnage brut
Grande-Bretagne et Irlande	310	1,153,636
Dominions britanniques	46	122,972
Argentine	9	5,617
Belgique	1	695
Brésil	2	483
Finlande	1	1,216
France	7	8,981
Grèce	2	8,436
Hollande	5	20,908
Honduras	1	5,200
Hongrie	1	4,251
Italie	1	180
Yougo-Slavie	2	7,180
Norvège	8	25,398
Panama	1	8,947
Pologne	4	6,755
Roumanie	1	6,394
Espagne	3	5,233
Etats-Unis	4	32,094
Uruguay	1	1,620
Venezuela	6	18,869
Autres pays dont on n'a pas donné le nom	4	855
Totaux	420	1,445,920

En 1927, la Grande-Bretagne et l'Irlande ont fourni aux Dominions britanniques 45 navires d'un tonnage brut de 113,254 tonnes. En 1928, les chiffres de cette nature furent, comme le montre le tableau ci-dessus, de 46 pour les navires et de 122,972 tonnes pour le tonnage brut. On voit donc d'après le tableau précédent que la Grande-Bretagne et l'Irlande ont, à l'exception des Dominions britanniques, construit en tout, pour le compte de l'étranger: 64 navires jaugeant ensemble 169,312 tonnes brutes. Un peu plus des deux tiers du tonnage construit pour l'étranger en Grande-Bretagne et en Irlande, quant au nombre des navires et à leur tonage brut, le fut pour les Dominions britanniques.

En 1928 le tonnage construit en Grande-Bretagne et en Irlande pour le compte de l'étranger, s'éleva à 20.2 pour cent du tonnage total lancé; en 1927 ce pourcentage fut de 21.8 pour cent; en 1926 de 14 pour cent; en 1925 de 16.5 pour cent; en 1924 de 15.5 pour cent et pour les cinq années 1909-1913, qui précédèrent la guerre, il fut en moyenne de 22 pour cent.

DIMENSIONS ET TYPES DES NAVIRES

Les relevés établis pour 1928 montrent que cette année-là, on a lancé 97 navires jaugeant chacun de 5,000 tonnes à 10,000 tonnes et 16 navires de 10,000 tonnes ou plus. Parmi les plus grands de ces navires nous citerons: les vapeurs à turbines *Duchess of Bedford* (20,123 tonnes), les *Duchess of Richmond* et *Duchess of York* (chacun de 20,022 tonnes); le navire turbo-électrique *Viceroy of India* (19,000 tonnes) et le navire à moteur *Rangitiki* (18,000 tonnes).

Si l'on excepte les navires de moins de 1,000 tonnes, on a lancé en 1928: 51 navires d'une jauge globale de 300,348 tonnes (24 vapeurs de 113,490 tonnes et 27 navires à moteur de 186,858 tonnes) pour le transport de l'huile en réservoirs. Sur ces navires, 41, d'une jauge globale d'environ 265,000 tonnes furent construits avec membrures longitudinales d'après le système "Isherwood". Le dernier chiffre comprend 15 navires-réservoirs d'une jauge globale de 90,297 tonnes, construits d'après le système "Bracketless" qui n'est qu'une modification du système "Isherwood" à membrures longitudinales.

Au cours de l'année on a lancé des vapeurs d'une jauge globale de plus de 310,000 tonnes, qui ont été aménagés de façon à brûler du mazout.

Le tonnage relatif aux navires-réservoirs, et qui comprend 4 navires jaugeant moins de 1,000 tonnes chacun, représente 21 pour cent du tonnage total des vapeurs et des navires à moteur qui furent lancés en 1928.

Les relevés relatifs aux constructions navales comprennent un certain nombre de navires construits pour la navigation du détroit, pour le cabotage, pour la pêche (54 navires) pour le remorquage, pour la navigation dans les havres, et pour d'autres fins spéciales.

La moyenne du tonnage des vapeurs et navires à moteur lancés durant l'année sous revue est de 3,548 tonnes. Si l'on exclut les navires jaugeant moins de 500 tonnes cette moyenne augmente et atteint 4,656 tonnes, que l'on peut comparer à 4,193 en 1927; 4,486 en 1926; 4,439 en 1925; 3,777 en 1924 et 3,805 en 1923.

NAVIRES À TURBINES

Au cours de 1928 l'emploi des vapeurs à turbines a continué à être en augmentation; en effet on a lancé cette année-là 15 navires d'une jauge globale de 138,094 tonnes, qui seront pourvus de ce type de machines de propulsion. Dans ce chiffre sont compris: un navire de 19,000 tonnes pourvu de turbines et de moteurs électriques; et deux navires de 7,777 tonnes qui ont des machines à vapeur à turbines et à pistons. Il est bon de faire remarquer que les quatre plus grands navires lancés cette année-là, sont pourvus de turbines à vapeur.

NAVIRES AYANT DES MACHINES À COMBUSTION INTERNE

Par comparaison au lancement total, le tonnage des navires pourvus de machines à combustion interne augmente sans cesse. En 1919 on a lancé 32,936 tonnes de navires de ce type; en 1926 on en a lancé 201,913 tonnes et en 1927, on en a lancé 355,779. Au cours de l'année 1928 on a lancé 76 navires à moteur d'une jauge globale de 427,916 tonnes; ce tonnage est égal aux 42¼ pour cent du tonnage à vapeur qui fut lancé. Le plus grand des navires à moteur lancés durant l'année sous revue est le *Rangitiki*, d'environ 18,000 tonnes. Il est peut-être intéressant de faire remarquer que tandis que le tonnage brut et moyen des vapeurs jaugeant 500 tonnes ou plus, et lancés en 1928, est de 4,112 tonnes, la moyenne similaire pour le tonnage des navires à moteur était de 6,732 tonnes.

LANCEMENTS EFFECTUÉS DANS LES PRINCIPAUX CENTRES DE CONSTRUCTIONS NAVALES

Parmi ces centres le district de la Clyde, où l'on a lancé 571,948 tonnes, occupe la première place; viennent ensuite les districts de la Tyne (300,508 tonnes); de Wear (207,646 tonnes); de Tees (132,966 tonnes); de Belfast (75,738 tonnes); et de la Mersey (73,197 tonnes). Par comparaison aux chiffres publiés pour l'année 1927 la plus grande augmentation a eu lieu sur les bords de la Clyde, où l'on a lancé 148,225 tonnes de plus que l'année précédente. L'augmentation pour le district de Wear a été de 44,876 tonnes, pour celui de la Mersey de 36,561 tonnes et pour celui de la Tyne, de 26,452 tonnes; les chiffres pour le district de Belfast accusent, eux, une diminution de 31,443 tonnes.

Allemagne

Au cours de l'année sous revue on a lancé en Allemagne 81 navires d'une jauge globale de 376,416 tonnes. Par comparaison aux chiffres de cette nature donnés pour 1927, celui que nous venons de transcrire accuse une augmentation de 86,794 tonnes, et il représente 30 pour cent du tonnage total lancé à l'étranger en 1928, que l'on peut comparer à 27⅓ pour cent en 1927.

Dans les chiffres que nous venons de donner, figurent 15 navires d'une jauge globale de 164,813 tonnes, qui seront pourvus de turbines à vapeur; y sont aussi compris les deux plus grands navires lancés dans le monde en 1928, savoir: le *Bremen* et le *Europa*, qui jaugent chacun environ 47,000 tonnes. Dans les totaux donnés pour les navires à turbines, figurent neuf navires de 54,069 tonnes qui seront pourvus de turbines à vapeur et de machines à pistons. Le chiffre total comprend aussi 36 navires de 177,338 tonnes qui chaufferont au mazout. Les plus grands de ces navires sont les navires à moteur *Kungsholm* de 20,223 tonnes et le *St. Louis* d'environ 15,500 tonnes. On a aussi lancé deux navires-réservoirs jaugeant respectivement 14,109 tonnes et 11,500 tonnes—ce dernier navire est un navire à moteur.

Aux totaux figurent 12 navires de 6,000 à 8,000 tonnes; 8 de 8,000 à 10,000 tonnes; et les cinq navires susmentionnés qui jaugent chacun plus de 10,000 tonnes.

Hollande

Le tonnage total lancé en 1928 fut de 166,754 tonnes, soit 46,964 tonnes de plus qu'en 1927. Comme d'habitude les chiffres donnés pour ce pays ne comprennent pas les navires destinés à la navigation fluviale, navires dont le tonnage total est représenté par un chiffre élevé.

On a lancé 10 navires de plus de 6,000 tonnes chacun, dont trois vapeurs d'une jauge globale de 24,486 tonnes sont pourvus de turbines à vapeur. Le plus grand de ces navires est le *Nieuw Zeeland* qui jauge 10,906 tonnes.

Les totaux donnés pour l'année sous revue comprennent 43 navires d'une jauge globale de 85,132 tonnes, qui seront pourvus de machines à combustion interne. Sept navires à moteur jaugent 6,000 tonnes ou plus, les plus grands sont le *Poelau Laut* et le *Poelau Roebiah* d'environ 10,000 tonnes chacun.

A l'exclusion des navires jaugeant moins de 1,000 tonnes, sept bâtiments d'une jauge globale de 41,925 tonnes sont destinés au transport du mazout en réservoirs. Cinq de ces navires, d'une jauge totale de 36,744 tonnes, sont à moteur.

Danemark

En 1928 on a lancé au Danemark 138,712 tonnes, soit 66,674 tonnes de plus que l'année précédente; le chiffre que nous avons donné pour 1928, quant au lancement des navires, n'a jamais été dépassé au cours d'une année au Danemark, et il est supérieur au tonnage total des bâtiments qui furent lancés de 1908 à 1913 dans ce pays, c'est-à-dire durant les six années qui précédèrent immédiatement la guerre. Les lancements comprennent, presque en totalité, des navires à moteur (133,768 tonnes). En effet on a lancé 11 navires à moteur jaugeant de 5,700 à 9,200 tonnes, que l'on destine ainsi qu'un autre navire à moteur de 3,100 tonnes, au transport du mazout en réservoirs. Neuf navires d'une jauge globale de 67,824 tonnes ont été construits d'après le système à membrures longitudinales.

Suède

En 1928 on a lancé 106,912 tonnes, soit 39,551 tonnes de plus qu'en 1927. C'est un chiffre de lancement annuel qui n'a jamais été dépassé dans ce pays. Il est même un peu supérieur au total du tonnage lancé au cours des années d'avant guerre s'étendant de 1904 à 1913. Les navires à moteur lancés représentent environ 97 pour cent du tonnage global lancé: 6 jaugent de 5,000 à 8,000 tonnes, et 6 autres de 8,000 à 10,000 tonnes chacun. On a aussi lancé 10 navires-réservoirs, tous à moteur, d'une jauge totale de 81,060 tonnes.

Japon

Dans ce pays, au cours de l'année sous revue, on a lancé 103,663 tonnes, c'est-à-dire 61,304 tonnes de plus qu'en 1927; le chiffre que nous donnons est le plus grand, quant au tonnage annuel lancé au Japon depuis 1921.

Sont compris dans les lancements faits en 1928: 18 navires à moteur jaugeant 58,784 tonnes dont le *Asama Maru* de 16,780 tonnes, et 4 autres bâtiments de chacun plus de 6,000 tonnes. On a aussi lancé 2 vapeurs à turbines de 10,325 tonnes, et trois navires dépassant chacun 7,000 tonnes, destinés au transport du mazout en réservoirs.

Etats-Unis

Au cours de l'année 1928 on a lancé 91,357 tonnes, alors qu'en 1927 on en lança 179,218. Le total des lancements faits durant l'année sous revue est le plus petit, au point de vue annuel, qui ait été fait durant les 32 dernières années.

Sur le tonnage lancé 22 vapeurs et navires à moteur jaugeant 53,195 tonnes, et 30 barges ou péniches jaugeant 24,805 tonnes furent construits sur la côte de l'Atlantique, cependant que 6 vapeurs et navires à moteur jaugeant 5,265 tonnes furent construits sur les Grands Lacs, et 5 navires d'une jauge globale de 8,092 tonnes furent construits sur la côte du Pacifique.

Parmi les plus grands navires lancés en 1928, nous citerons le navire turbo-électrique *Virginia* de 20,773 tonnes, construit à Newport News, et le navire à moteur *Mary Ellen O'Neill* de 11,628 tonnes construit à Chester, Pa. Si l'on excepte un navire-réservoir à moteur de 8,942 tonnes, lancé à Chester, Pa., on ne lança aucun navire dépassant 4,000 tonnes de jauge.

En 1928 on a lancé aux Etats-Unis deux vapeurs à turbines de 23,865 tonnes, y compris le *Virginia* susmentionné qui est pourvu de turbines et de moteurs électriques. Quant au tonnage des bâtiments pourvus de machines à combustion interne qui furent lancés, il fut de 22,085 tonnes. Parmi les navires-réservoirs pour mazout, de 1,000 tonnes ou plus, on en a lancé trois jaugeant 23,505 tonnes.

Aux totaux figurent 4 navires jaugeant 21,770 tonnes, qui furent construits, d'après le système "Isherwood", avec des membrures longitudinales.

France

Durant l'année sous revue la France a lancé 81,416 tonnes, soit 37,081 tonnes de plus qu'en 1927.

Le tonnage des navires à moteur lancé: 54,764 tonnes, est plus de deux fois supérieur au tonnage à vapeur, et il comprend 3 navires de 8,000 à 8,300 tonnes chacun et 4 de 6,000 à 8,000 tonnes.

On a aussi lancé 2 vapeurs de plus de 7,000 tonnes chacun.

Sept navires d'une jauge globale de 53,863 tonnes sont destinés au transport du mazout en réservoirs; sauf un vapeur qui jauge 7,670 tonnes, ces bâtiments sont pourvus de machines à combustion interne.

Italie.

En tout, durant l'année sous revue, ce pays a lancé 58,640 tonnes, soit 42,436 tonnes de moins qu'en 1927, c'est-à-dire moins, par année, que depuis 1917.

Sur tous les lancements 19 navires d'une jauge globale de 48,436 tonnes furent lancés dans le district de Trieste.

Aux totaux afférents à l'Italie figurent 3 vapeurs jaugeant 18,417 tonnes, destinés au transport du mazout en réservoirs, parmi lesquels se trouve le *Juvenal* de 13.247 tonnes, lancé à Trieste. On a aussi lancé 15 navires à moteur d'une jauge totale de 35,552 tonnes.

RESUMÉ

Grande-Bretagne et Irlande	1,445,920
Allemagne	376,416
Hollande	166,754
Danemark	138,712
Suède	106,912
Japon	103,663
Etats-Unis	91,357
France	81,416
Italie	58,640

STATISTIQUE GÉNÉRALE

Le total mondial des navires marchands qui furent lancés en 1928 atteignit le chiffre de 2,699,239 tonnes (Relevés du Lloyd), soit une augmentation de 413,560 tonnes par comparaison aux lancements effectués en 1927. En 1928, la Grande-Bretagne et l'Irlande ont contribué 53.6 pour cent du tonnage total mondial qui fut lancé cette année-là; en 1927, le même pourcentage de 53.6 exista pour les deux pays susdits. On voit donc qu'en 1927 et 1928 la Grande-Bretagne lança un peu plus que la moitié du nouveau tonnage mondial.

Au cours de l'année sous revue on a lancé en tout 1,183,229 tonnes de navires pourvus de machines à combustion interne, tandis qu'en 1927 on n'en lança que 863,694 tonnes. Le total pour 1928 est d'environ les 80 pour cent du lancement mondial des navires à vapeur, tandis qu'en 1927 le pourcentage du tonnage à moteur lancé ne fut par comparaison au tonnage à vapeur lancé cette année-là que les 62.8 pour cent de ce tonnage.

Toutefois il est bon de dire qu'au commencement de 1929 le tonnage des navires à moteur, alors en construction dans le monde entier, dépassait de 184,000 tonnes le tonnage à vapeur qui était alors en construction, ce qui montre bien l'augmentation continuelle et rapide des bâtiments à moteur.

Sur le tonnage mondial à vapeur lancé en 1928, savoir: 1,477,092 tonnes, environ 560,000 tonnes reviennent à des vapeurs devant brûler du mazout sous leurs chaudières, ce qui fait, somme toute, que le tonnage ne devant brûler que du charbon, pour assurer sa propulsion représente moins des 34 pour cent du nouveau tonnage total et mondial lancé en 1928.

Quant au tonnage des navires-réservoirs lancé en 1928, il fut de 646,851 tonnes; en 1927 le tonnage des navires-réservoirs fut de 542,437 tonnes.

Il est à remarquer qu'au cours des cinq dernières années (1924-28) la moyenne du tonnage lancé annuellement dans le monde entier, fut d'environ 268,000 tonnes inférieure à la moyenne relevée pour les cinq années d'avant-guerre (1909-13).

En juin 1914 le tonnage brut total des vapeurs et des navires à moteur au long-cours, en acier et en fer, était de 42,514,000 tonnes, or en juin 1928, ce tonnage était de 61,594,000 tonnes (Relevés du Lloyd), soit, en chiffres ronds, une augmentation de dix-neuf millions de tonnes.

Cette augmentation a été très prononcée pour certains types de navires; c'est ainsi que, si, en 1914, le tonnage des navires-réservoirs était de 1,479,000 tonnes, il est maintenant de 6.544,000 tonnes. Quant aux navires à moteur qui ne jaugeaient en tout que 234,000 tonnes en 1914, ils jaugent maintenant 5,432,000 tonnes (y compris les mixtes).

TABLEAU comparatif montrant (pour chaque pays) le tonnage en construction à la fin de 1928, et celui lancé en cette même année 1928

Pays	Tonnage en construction au 31 décembre 1928 (Relevés du Lloyd)	Tonnage lancé en 1928 (Relevés du Lloyd)
	Tonnage brut	Tonnage brut
Grande-Bretagne et Irlande	1,242,794	1,445,920
Allemagne	382,422	476,416
Hollande	182,229	166,754
France	161,566	81,416
Japon	118,580	103,663
Suède	99,244	106,912
Russie	98,048	(non reçu pour 1928 43,917 en 1927)
Italie	93,316	58,640
Danemark	82,780	138,712
Etats-Unis	47,949	91,357

Le tableau précédent montre un fléchissement de 203,126 tonnes, quant au programme de la construction de navires en Grande-Bretagne et en Irlande à la fin de 1928. La Suède accuse alors un lancement de 7,668 tonnes, le Danemark, de 55,932 tonnes et les Etats-Unis, de 43,408 tonnes.

Par contre l'Allemagne accuse une augmentation de 6,006 tonnes; la Hollande de 15,475 tonnes; la France de 80,150 tonnes et le Japon, de 14,917 tonnes. Nous ne disposons pas, pour 1928, des chiffres du lancement fait en Russie, mais étant donné qu'en 1927 ce pays lança 43,917 tonnes, on voit qu'en 2 ans la Russie a augmenté son programme de construction de navires de 54,131 tonnes, et qu'elle l'a plus que doublé.

NAVIRES à vapeur et à moteur, des principaux pays maritimes, désarmés au premier janvier 1928 et au premier janvier 1929.

Pays	1928	1929
	tonnes	tonnes
Etats-Unis	2,978,000	2,816,000
Grande-Bretagne et Irlande	539,000	467,000
Italie	276,000	261,000
France	80,000	132,000
Grèce	77,000	94,000
Japon	85,000	53,000
Espagne	31,000	22,000
Norvège	93,000	20,000
Belgique	1,000	4,000
Suède	35,000	2,000
Hollande	16,000	.....
Danemark	26,000	.....
Pays étrangers	65,000	76,000
Totaux	4,302,000	3,947,000

Le tableau précédent est extrait des "Rapports du Commerce", publication hebdomadaire du Ministère du Commerce des Etats-Unis. Les chiffres qui y figurent ne sont qu'approximativement exacts. On peut constater que dans le monde entier il existe une légère amélioration, par comparaison aux chiffres donnés pour 1928, quant au tonnage désarmé en 1929. L'amélioration susmentionnée s'est manifestée aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne et en Irlande, en Italie, au Japon et en Norvège.

Comme au premier janvier 1929 le tonnage des navires marchands du monde entier désarmés à cette date-là était de 3,947,000 tonnes, dont 2,816,000 tonnes pour les seuls Etats-Unis, on voit qu'à cette date un peu plus des 70 pour cent de tout le tonnage marchand désarmé dans l'univers appartenait aux Etats-Unis, il faut ajouter que sur ces 2,816,000 tonnes de navires des Etats-Unis désarmés, 2,160,000 tonnes étaient exploitées par "L'United States Shipping Board".

MARINE MARCHANDE DU GOUVERNEMENT CANADIEN

TABLEAU comparatif ayant trait à son exploitation en 1927 et 1928.

—	Année 1928	Année 1927
	$	$
Revenu total	9,112,511	10,233,964
Dépenses totales d'exploitation	10,321,594	10,954,699
Perte annuelle d'exploitation	1,209,083	720,735

En 1928 la perte nette d'exploitation fut de $1,209,083 et en 1927 de $720,735.

Le fléchissement que nous venons de signaler est imputable en grande partie à la diminution des taux, à l'augmentation de la concurrence sur certaines

routes maritimes, à la grève d'Anvers au cours des mois de l'été, et à un moindre pouvoir d'achat dans les Galles du Sud, dû à une diminution du travail d'exploitation dans les houillères de ce pays.

En ce moment on étudie la réorganisation de certains services, afin d'améliorer les résultats à l'avenir.

Les seuls accidents à signaler sont: l'échouage du *Canadian Mariner* et les abordages qu'eurent à subir le *Canadian Explorer* et le *Canadian Rover.*

A propos du service des Indes Occidentales on prend les mesures nécessaires afin de transférer sept navires de la flotte des comptes de la compagnie à ceux de la "Canadian National (West Indies) Steamships, Limited."

En 1928 les constructeurs ont livré les trois nouveaux navires destinés à la route orientale du Service des Indes Occidentales, savoir: le *Lady Nelson,* le *Lady Hawkins* et le *Lady Drake.* Les deux premiers de ces paquebots ont appareillé à Halifax, les 12 et 28 décembre respectivement. Mais comme ni l'un ni l'autre de ces paquebots n'acheva son voyage en 1928, les résultats fournis par leurs voyages figureront dans le rapport de la Compagnie des Indes Occidentales pour l'année 1929.

Quant aux deux paquebots qui sont destinés à la route occidentale, savoir le *Lady Somers* et le *Lady Rodney,* on vient seulement de les délivrer. Lorsqu'ils commenceront à naviguer le Canada aura rempli ses obligations relativement aux dispositions relatives à la navigation à vapeur, définies dans l'entente commerciale des Indes Occidentales de 1925.

RÉPARTITION DE LA FLOTTE AU 31 DÉCEMBRE 1928

	Navires
Royaume-Uni et Continent	8
Australie	8
Nouvelle-Zélande	5
Indes Occidentales	10
Vancouver—Cabotage	4
Grand cabotage	4
Terre-Neuve	1
Nolisés	2
Amérique du Sud	3
	45

VOYAGES FAITS DURANT L'ANNÉE

ATLANTIQUE

	Voyages
Royaume-Uni et Continent	49
Indes Occidentales—Passagers et fret (Groupe de l'Est)	27
Indes Occidentales—Fret (Groupe de l'Est)	26
Indes Occidentales—Passagers (Groupe de l'Ouest)	17
Amérique du Sud	4
Terre-Neuve	7
Australie	19
Nouvelle-Zélande	12
Grand Cabotage	12
Nolisés	3
	176

PACIFIQUE

Côtier jusqu'en Californie	56

DÉPARTS RÉGULIERS DURANT L'ANNÉE

De l'Atlantique

Royaume-Uni—

Tous les quinze jours à destination de Cardiff et Swansea.

Tous les quinze jours à destination de Londres et d'Anvers—janvier et février.

Tous les dix jours à destination de Londres et d'Anvers—mars à décembre.

Indes Occidentales—

De Montréal (été), d'Halifax (hiver).

Toutes les trois semaines, service à passagers et à marchandises, à destination des Bermudes, Nassau, Kingston et Belize.

D'Halifax et Saint-Jean—

Tous les quinze jours service à marchandises, à destination des Bermudes, St. Kitts, Antigoa, Montserrat, Dominique, Ste-Lucie, la Barbade, St-Vincent, Grenade, la Trinité et Demerara.

D'Halifax et Saint-Jean—

Tous les mois service à passagers à destination des Bermudes, St. Kitts, Antigoa, Montserrat, Dominique, Ste-Lucie, la Barbade, St-Vincent, la Grenade, la Trinité et Demerara.

D'Halifax—janvier, février, mars, avril et décembre.

De Montréal—mai à novembre.

Tous les quinze jours, service à marchandises à destination de St. Kitts Antigoa, la Barbade, la Trinité et Demerara.

Australie—

Toutes les trois semaines à destination de divers ports de l'Australie.

Nouvelle-Zélande—

Tous les mois à destination de divers ports de la Nouvelle-Zélande.

Terre-Neuve—

Toutes les trois semaines (été) de Montréal à Saint-Jean de Terre-Neuve via Charlottetown, I.P.-E. (supprimé en août).

Grand Cabotage—

Tous les mois à destination de Vancouver.

Amérique du Sud—

Tous les mois à destination de ports de l'Amérique du Sud, inauguré en juin.

Du Pacifique

Côte du Pacifique—

Toutes les semaines à destination de San Pedro et San Francisco.

Grand Cabotage—

Tous les mois à destination des ports du Saint-Laurent, en été; mais à destination d'Halifax et de Saint-Jean en hiver.

Exploitation des principaux chantiers canadiens de construction de navires

"Halifax Shipyards, Limited", Halifax, N.-É.

Aucune nouvelle construction n'a été faite durant l'année budgétaire 1928-29, mais on a exécuté des travaux de réparation de la valeur de $1,384,441.49.

"Midland Shipbuilding Co., Ltd.", Midland, Ont.

Nouvelle construction.—Cargo-boat en acier *Fernie*, 258 pieds par 42 pieds 9 pouces par 26 pieds 6 pouces, 2,150 tonnes poids mort, au tirant d'eau de 14 pieds; tonnage brut, 2,418.61; tonnage de registre, 1,455.09 tonnes.

Travaux de réparation.—Transformation du vapeur *Midland Prince* qui, ayant été construit pour porter des marchandises en vrac sur les Grands Lacs, a été changé en bâtiment de transport à déchargement autonome.

Réparations d'avaries aux coques, etc., d'importances diverses, faites sur plusieurs vapeurs de la "Canada Steamship Lines, Ltd.", etc.

"ST. JOHN DRY DOCK AND SHIPBUILDING CO., LTD.", SAINT-JEAN, N.-B.

Nombre des navires réparés en cale-sèche	26
Nombre des navires réparés sur cales de lancement	39
Nombre des navires réparés à flot	108

"PORT ARTHUR SHIPBUILDING CO., LTD.", PORT-ARTHUR, ONT.

Travaux de réparation—

Nombre total des bâtiments qui sont entrés au chantier pour y être réparés	79
Nombre de réparations qu'il a fallu faire aux coques	39
Nombre de réparations qu'il a fallu faire aux machines	26
Nombre de réparations qu'il a fallu faire aux chaudières	24
Nombre de réparations diverses	23
	112

Rapport relatif à la cale-sèche—

Nombre de navires entrés en cale-sèche:	20—tonnage brut et global	71,256
Nombre de remorqueurs mis en cale-sèche	3—tonnage brut et global	1,357
Nombre de chalands et dragues mis en cale-sèche	4—tonnage brut et global	1,200
	27	

"DAVIE SHIPBUILDING AND REPAIRING CO., LTD.", LAUZON, LÉVIS, P.Q.

Nouvelles constructions—1er avril 1928 au 1er avril 1929

Noms des navires	Type	Tonnage	H.P.I.
"Tadoussac"	S.T. Vap. à passagers	7012·51	5000
"Quebec"	S.T. Vap. à passagers	7015·59	5000
"Geo. M. Mckee"	Remorqueur, chauffage au mazout	220·94	700 H.P.B.
"Foundation Fasolt"	Chaland pour déblais (sable)	326·59	
"Foundation Fafnir"	" " "	326·59	

Les navires *Tadoussac, Québec* et *Geo. Mckee* ont été délivrés en mai 1928.

Les navires *Foundation Fafnir* et *Foundation Fasolt* ont été délivrés en juillet 1928.

Les navires suivants furent commencés le 1er avril 1928; ils sont encore en construction:—

City of Windsor, vapeur à marchandises	environ	1,800	1,100
Donnacona N° 3, barge à vapeur chauffant au mazout	"	600 H.P.B.	240
Hull 503, vapeur pour marchandises en vrac, chauffant au mazout	"	2,700 H.P.B.	800
Graham Bell, remorqueur à vapeur	"	220 environ	750

"PRINCE RUPERT DRY DOCK AND SHIPYARD", PRINCE-RUPERT, C.-A.

Réparation de navires—

Cent cinquante-six navires—mis en cale-sèche, nettoyés, peinturés, réparations diverses aux coques et aux machines.

Quatre cent vingt navires—réparations diverses des coques et des machines —ne furent pas mis en cale-sèche.

Construction de navires—

Une péniche en acier pour transport de wagons de chemin de fer commandée par les Chemins de fer Nationaux du Canada, longue de 270 pieds.

Un remorqueur commandé par John Currie & Son, long de 44 pieds.

Un bateau de pêche pour le flétan, commandé par Dan Larsen, long de 52 pieds.

"CANADIAN VICKERS LIMITED", MONTRÉAL, P.Q.

Construction de navires

N° au chantier	Navires	Construits pour	Dimensions	Observations
107	Péniche pour transport de voitures.	C.P.C. Lac Kootenay, C.-B.	230′ x 43′ x 8′ 6″	Construite dans nos ateliers, démontée, expédiée à Kootenay.
108	Bateau des Douanes pour patrouille ("Fleurdelis").	Ministère du Revenu National	165′ x 21′ x 13′ 0″	En construction pour être délivré en juin 1929.
109	Bateau des Douanes	" "	165′ x 21′ x 13′ 0″	En construction pour être délivré en septembre 1929.

Réparation des navires

Durant la saison de navigation de 1928 on a mis 57 navires en cale-sèche, y compris des paquebots océaniques, des navires-réservoirs, des navires pour les lacs et les canaux et de plus on a réparé à flot un grand nombre de bâtiments.

"BURRARD DRY DOCK CO., LTD.", VANCOUVER-NORD, C.-A.

Au cours de l'année budgétaire 1928-29 cette compagnie a fait entrer dans son dock flottant, et réparé, 90 navires, d'une jauge globale de 189,201 tonnes.

On a mis sur cale de lancement, et réparé, 53 navires d'une jauge globale de 32,311 tonnes.

On a réparé 23 navires qu'on n'a pas eu besoin de mettre sur cale, leur jauge globale était de 38,454 tonnes.

Au quai de Vancouver et sur le cours d'eau on a réparé 178 navires d'une jauge globale de 1,100,764 tonnes de registre.

Statistique relative à la Marine Marchande Canadienne

Relevé des navires construits au Canada et y enregistrés en 1928

Provinces	Bois									Métal									Totaux		
	Voiliers			Vapeurs			Gazoline			Voiliers			Vapeurs			Gazoline					
	Tonnage			Tonnage			Tonnage			Tonnage			Tonnage			Tonnage			Tonnage		
	Nbre	Brut	Net	Nbre	Brut	Net	Nbre	Brut	Net	Nbre	Brut	Net	Nbre	Brut	Net	Nbre	Brut	Net	Nbre	Brut	Net
Nouvelle-Ecosse	3	439	290	.....	.....	.....	72	2,915	1,998	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75	3,354	2,288
Nouveau-Brunswick	5	232	232	1	221	172	15	406	322	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21	859	726
Ile du Prince-Edouard	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	38	29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	38	29
Québec	1	34	34	1	60	28	13	635	313	4	2,478	2,354	2	14,029	8,284	3	1,125	748	24	18,361	11,761
Ontario	3	93	83	6	436	158	34	832	408	.....	.....	.....	2	991	439	.....	.....	.....	45	2,352	1,088
Manitoba	.....	.....	.....	1	15	8	1	17	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	32	23
Saskatchewan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Colombie-Britannique	53	4,409	4,377	2	194	78	117	2,148	1,343	1	773	773	1	164	58	.....	.....	.....	174	7,688	6,629
Territoire du Yukon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	65	5,207	5,016	11	926	444	254	6,991	4,428	5	3,251	3,127	5	15,184	8,781	3	1,125	748	343	32,684	22,544

RELEVÉ donnant le nombre des navires et le nombre des tonnes figurant sur les registres maritimes de la Puissance du Canada, le 31 décembre 1928

Ports	Navires à voiles			Navires à vapeur		
	Nombre	Tonnage brut	Tonnage net	Nombre	Tonnage brut	Tonnage net
Nouveau-Brunswick—						
Campbellton	.....	.....	.....	5	140	76
Chatham	274	8,028	7,741	165	5,056	3,075
Dorchester	2	277	262	2	8	6
Moncton	2	28	26	.....	.....	.....
Richibucto	20	363	353	25	454	331
Sackville	1	12	12	1	16	11
St. Andrews	105	1,690	1,678	47	946	686
St. John	85	10,497	10,168	94	13,568	8,970
	489	20,895	20,240	339	20,188	13,155
Nouvelle-Ecosse—						
Amherst	2	97	80	2	59	50
Annapolis Royal	9	2,399	2,122	9	662	417
Arichat	52	1,257	1,210	26	425	391
Barrington Passage	24	553	523	51	1,028	917
Canso	31	910	857	19	260	239
Digby	47	1,387	1,366	30	1,165	845
Guysboro	1	103	97	.....	.....	.....
Halifax	106	8,168	7,583	175	64,175	38,408
LaHave	24	6,098	4,752	10	1,402	833
Liverpool	17	1,902	1,686	24	1,203	740
Lunenburg	130	16,199	12,238	194	6,480	5,078
Maitland	4	569	514	1	88	59
Parrsboro	38	11,349	10,317	13	1,920	1,331
Pictou	6	1,775	1,603	12	2,212	1,457
Port Hawkesbury	18	259	259	8	229	195
Port Medway	4	226	226	2	26	25
Shelburne	24	1,221	1,207	28	1,540	1,181
Sydney	57	3,110	3,030	75	4,221	2,322
Truro	.....	.....	....	1	18	7
Weymouth	9	2,920	2,573	23	1,753	1,193
Windsor	22	11,907	10,971	18	4,148	2,590
Yarmouth	36	878	836	54	8,079	4,100
	661	73,286	64,050	775	101,093	62,378
Ontario—						
Amherstburg	4	602	602	10	1,134	607
Belleville	2	72	72	10	232	138
Bowmanville	1	146	146	.....	.....	.....
Brockville	1	819	751	14	530	339
Chatham	7	900	890	8	337	228
Cobourg	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Collingwood	2	460	460	49	16,285	10,726
Cornwall	.....	.....	.....	5	266	133
Deseronto	5	403	370	3	31	22
Dunnville	1	87	57	...	.....	.....
Fort William	1	413	413	22	66,030	43,818
Goderich	4	675	675	27	1,606	1,026
Hamilton	3	807	780	20	7,450	4,662
Kenora	7	572	572	94	3,875	2,454
Kincardine	.....	.....	.....	1	19	13
Kingston	50	9,147	8,221	105	9,922	5,754
Lindsay	–	.....	.....	12	397	271
Midland	12	9,559	8,531	62	90,173	57,828
Napanee	1	121	121	.....	.....	.....
Oakville	1	29	26	.....	.....	.....
Ottawa	108	16,704	15,707	234	37,099	18,507
Owen Sound	6	2,708	2,436	33	4,364	2,728
Peterboro	22	1,744	1,744	48	1,023	700
Pictou	5	2,066	1,885	8	2,596	1,769
Port Arthur	65	22,273	21,948	80	25,818	15,353
Port Burwell	.....	.....	.....	8	285	146
Port Dover	.....	.....	.....	10	304	178
Port Hope	1	213	190	.....	.....	.....
Port Stanley	.....	.....	.....	24	996	590
Prescott	8	1,323	1,195	12	2,672	1,803
St. Catharines	20	5,660	4,983	46	1,892	1,229

RELEVÉ donnant le nombre des navires et le nombre des tonnes figurant sur les registres maritimes de la Puissance du Canada, le 31 décembre 1928—*Fin*

Ports	Navires à voiles			Navires à vapeur		
	Nombre	Tonnage brut	Tonnage net	Nombre	Tonnage brut	Tonnage net
Ontario—fin						
Sarnia	8	1,988	1,780	31	21,281	13,537
Sault Ste-Marie	41	8,111	7,910	39	9,625	5,699
Simcoe	2	36	36	1	20	8
Southampton	.....	.....	.....	8	282	191
Toronto	65	17,245	15,319	227	104,699	69,157
Wallaceburg	3	795	760	7	224	78
Whitby	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Windsor	14	3,362	3,166	18	9,876	5,569
	470	109,040	101,746	1,276	421,343	265,261
Québec—						
Gaspé	9	338	308	5	341	230
Iles de la Madeleine	8	409	400	3	989	556
Montréal	282	96,918	93,267	466	575,557	347,511
Paspébiac	8	140	130	30	537	425
Québec	295	28,755	28,153	200	32,127	18,379
Sorel	25	8,757	7,666	42	11,197	5,199
	627	135,317	129,924	746	620,748	372,300
Colombie-Britannique—						
Nanaïmo	6	545	545	4	563	201
New Westminster	153	25,014	24,985	303	11,044	6,138
Prince Rupert	13	1,503	1,503	167	23,964	13,445
Vancouver	651	116,231	114,867	1,241	139,729	79,712
Victoria	144	31,231	30,198	330	76,041	42,057
	967	174,524	172,098	2,045	251,341	141,553
Ile du Prince-Edouard—						
Charlottetown	89	5,377	4,991	43	7,519	3,558
Saskatchewan—						
Prince Albert	1	145	145	5	588	341
Manitoba—						
Winnipeg	26	5,549	5,549	72	8,073	5,135
Territoire du Yukon—						
Dawson	7	1,621	1,621	7	2,917	2,029

RÉCAPITULATION

Provinces	Navires à voiles			Navires à vapeur		
	Nombre	Tonnage brut	Tonnage net	Nombre	Tonnage brut	Tonnage net
Nouveau-Brunswick	489	20,895	20,240	339	20,188	13,155
Nouvelle-Ecosse	661	73,286	64 050	775	101 093	62,378
Ontario	627	135,317	129,924	746	620,748	372,300
Québec	470	109,040	101,746	1,276	421,343	265,261
Colombie-Britannique	89	5,377	4,991	43	7,519	3,558
Ile du Prince-Edouard	967	174,524	172,098	2,045	251,341	141,553
Saskatchewan	7	1,621	1.621	7	2,917	2,029
Manitoba	1	145	145	5	588	341
Territoire du Yukon	26	5,549	5,549	72	8,073	5,135
	3,337	525,754	500,364	5,308	1,533,810	865,710

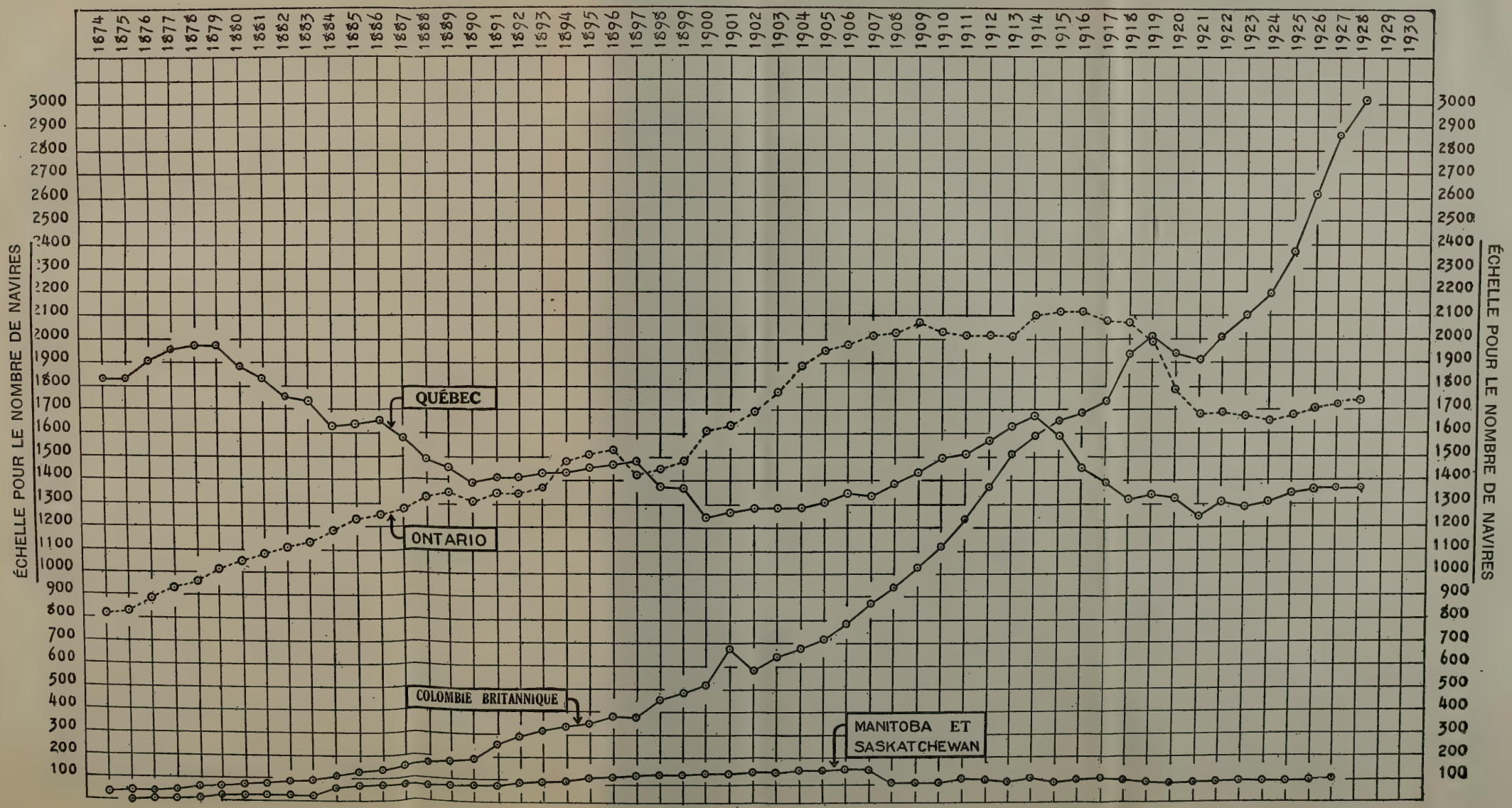
RELEVÉ donnant le nombre des navires dont les noms ont été biffés sur les registres maritimes de la Puissance du Canada durant l'année terminée le 31 décembre 1928.

Vendus à l'étranger	13
Naufragés	17
Echoués	11
Perdu	–
Démolis	80
Ayant sombré	13
Brûlés	24
Transférés à St. Jean, Terre-Neuve	18
Transférés à la Grande-Bretagne	3
Transférés à Hong-Kong	2
En collision	2
Abandonnés en mer	3
Disparu	1
Saisis ou vendus par les Etats-Unis	4
Transféré aux Indes Occidentales	1
Enregistrement désormais non nécessaire	3
Total	195

On estime que durant l'année 1928 le nombre des marins, apprentis marins, etc., capitaines y compris, qui ont monté les navires enregistrés au Canada a été de 44,872.

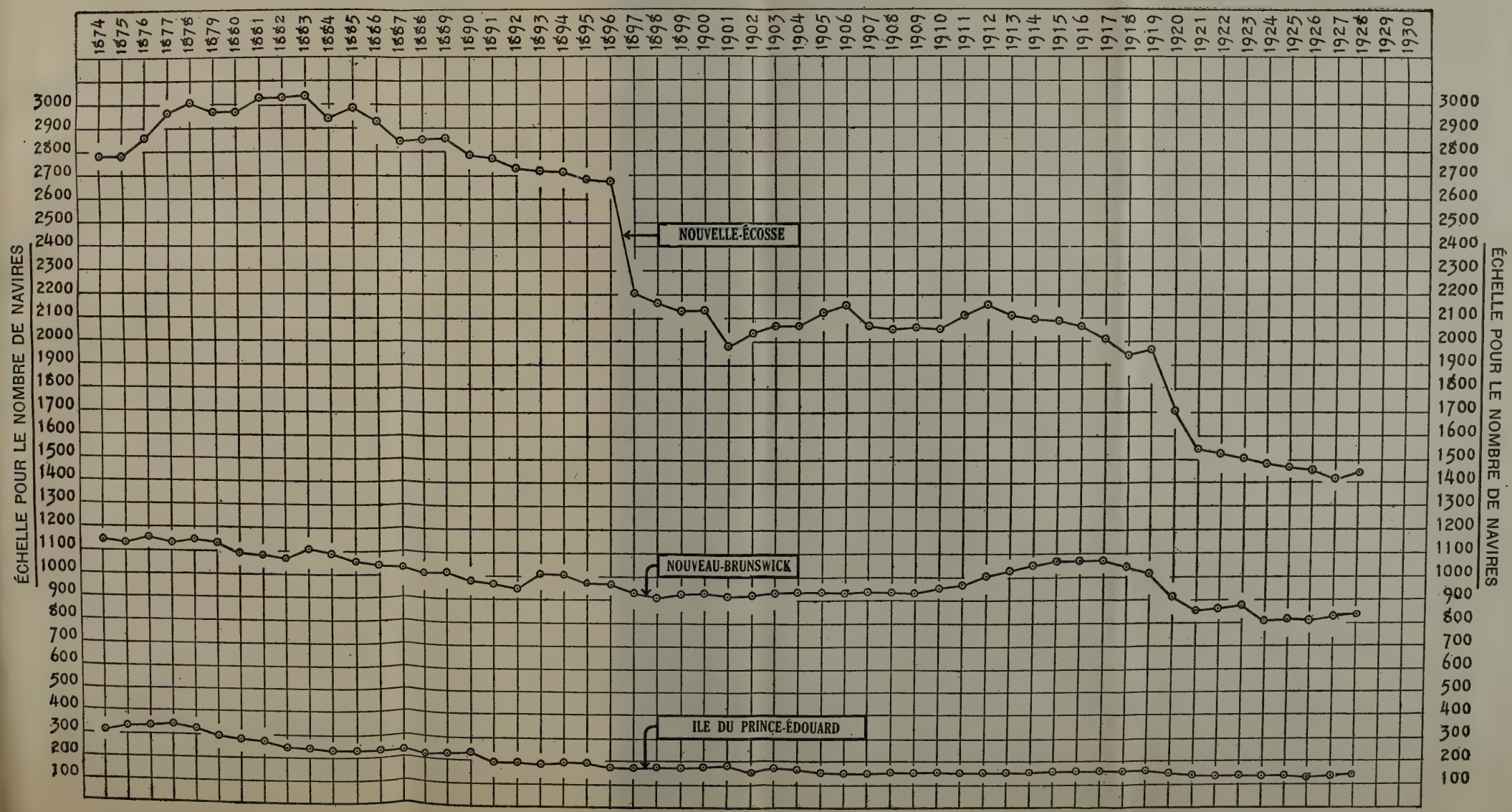
NAVIRES

Graphique montrant le nombre de navires figurant sur le registre maritime du Dominion du Canada, au 31 décembre de chaque année, de 1874 à 1928, ces deux années y comprises



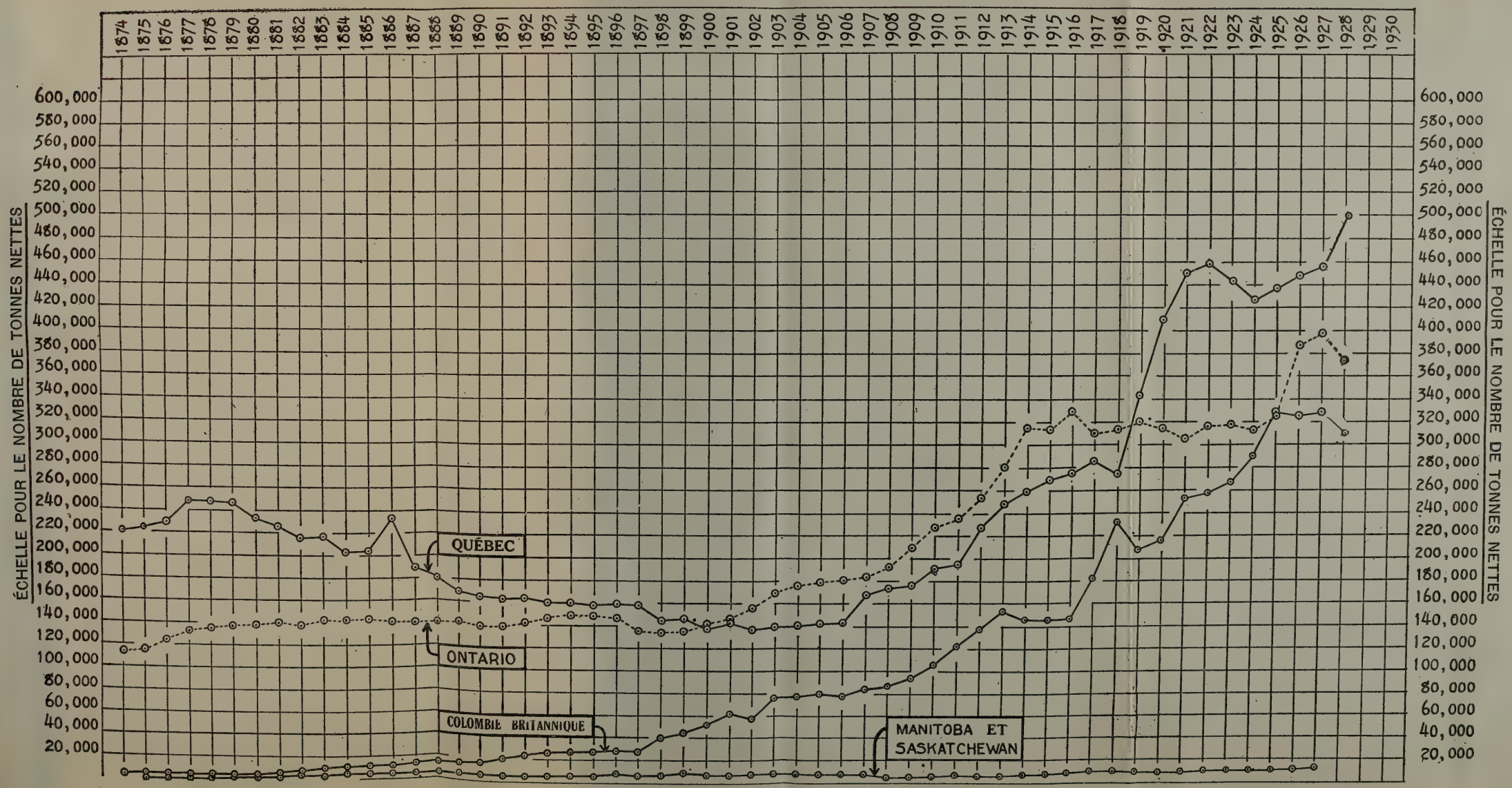
NAVIRES

Grapnique montrant le nombre de navires figurant sur le registre maritime du Dominion du Canada, au 31 décembre de chaque année, de 1874 à 1928, ces deux années y comprises



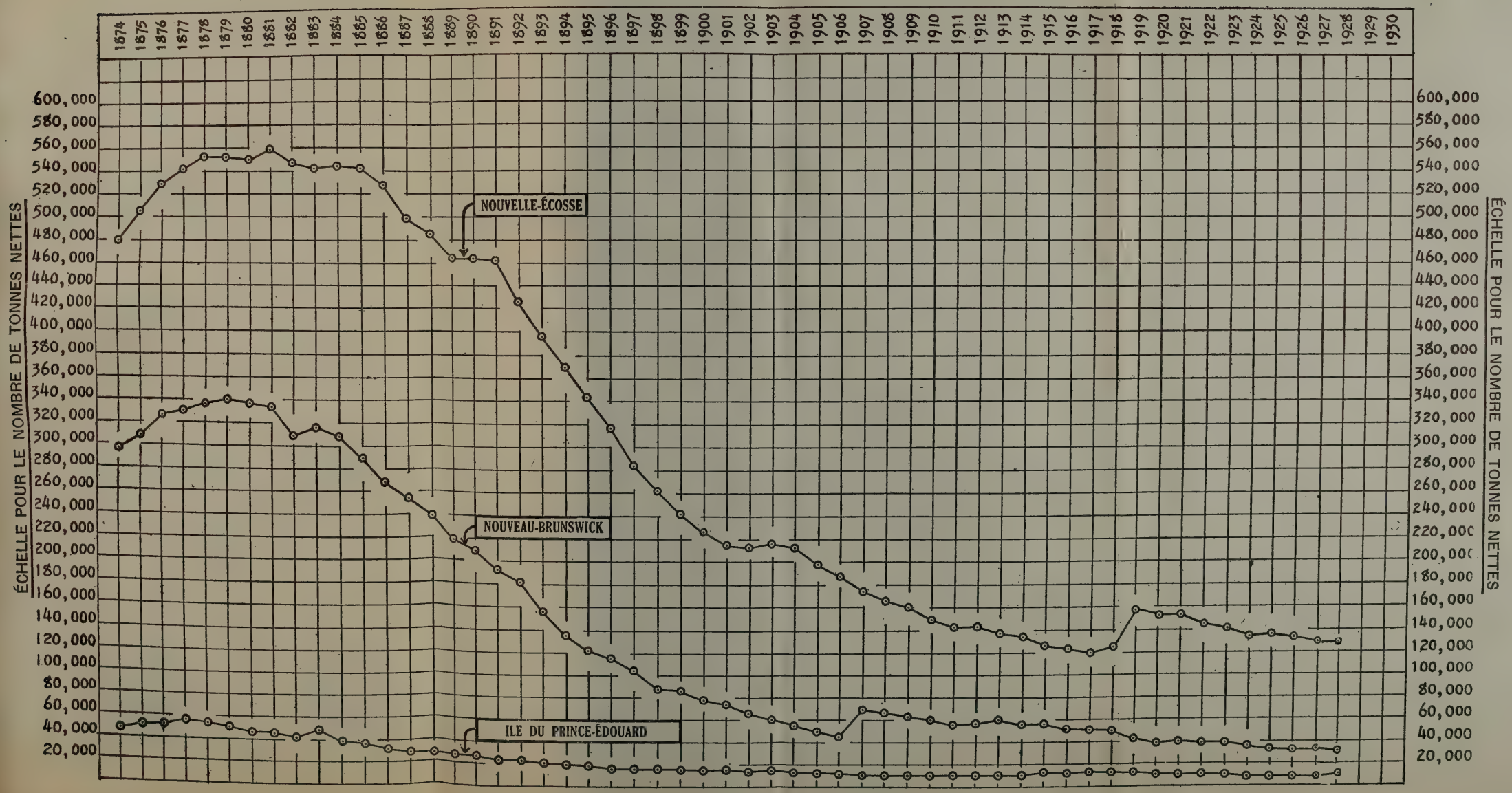
TONNES NETTES

Graphique montrant le nombre de tonnes nettes figurant sur le registre maritime du Dominion du Canada, au 31 décembre de chaque année, de 1874 à 1928, ces deux années y comprises



TONNES NETTES

Graphique montrant le nombre de tonnes nettes figurant sur le registre maritime du Dominion du Canada, au 31 décembre de chaque année, de 1874 à 1928, ces deux années y comprises



RELEVÉ COMPARATIF donnant le nombre des navires construits dans la Puissance du Canada, et leur tonnage net, qui se trouvaient enregistrés au Canada, au 31 décembre de chaque année, de 1919 à 1928, ces deux années y comprises

Provinces	1919		1920		1921		1922		1923	
	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes
Nouveau-Brunswick	1,018	42,050	917	38,634	859	40,456	866	39,107	873	38,798
Nouvelle-Ecosse	1,965	158,100	1,709	152,130	1,550	153,461	1,523	146,329	1,505	140,641
Québec	1,340	342,424	1,321	409,442	1,252	449,817	1,314	459,207	1,298	443,177
Ontario	1.986	320,065	1,793	313,875	1,681	306,944	1,693	316,524	1,677	317,850
Ile du Prince-Edouard	158	10,726	143	9,993	137	9,560	138	9,615	133	9,600
Colombie-Britannique	2,006	207,708	1,930	217,481	1,908	252,876	2,006	259,103	2,101	268,489
Manitoba	89	9,160	83	9,119	86	9,599	91	10,340	93	10,207
District du Yukon	6	1,133	4	813	4	813	4	813	8	1,632
Saskatchewan	5	529	4	393	5	447	6	486	6	486
	8,573	1,091,895	7,904	1,151,880	7,482	1,223,973	7,641	1,241,524	7,694	1,230,880

Provinces	1924		1925		1926		1927		1928	
	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes
Nouveau-Brunswick	808	34,644	818	33,318	816	33,002	829	33,077	828	33,395
Nouvelle-Ecosse	1,488	134,991	1,475	135,761	1,452	134,539	1,412	129,482	1,436	126,428
Québec	1,305	425,852	1,341	438,253	1,369	447,889	1,368	456,092	1,373	502,224
Ontario	1,649	314,297	1,667	326,571	1,702	387,036	1,724	397,987	1,746	367,007
Ile du Prince-Edouard	133	9,078	131	8,997	127	8,556	133	8,581	132	8,549
Colombie-Britannique	2,198	289,549	2,373	327,524	2,618	325,190	2,872	327,984	3,012	313,651
Manitoba	93	10,207	93	10,207	94	10,321	96	10,661	98	10,684
District du Yukon	9	1,916	9	1,916	9	1,916	14	3,650	14	3,650
Saskatchewan	6	486	6	486	6	486	6	486	6	486
	7,689	1,221,020	7,913	1,283,033	8,193	1,348,935	8,454	1,368,000	8,645	1,366,074

RELEVÉ COMPARATIF donnant le nombre des navires et leur tonnage net figurant sur les registres de la Puissance du Canada, le 31 décembre de chaque année de 1919 à 1928, ces deux années y comprises

Provinces	1919		1920		1921		1922		1923	
	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes
Nouveau-Brunswick	14	3,326	5	103	5	547	18	192	14	213
Nouvelle-Ecosse	163	43,877	87	15,440	38	12,357	26	1,704	38	2,119
Québec	46	45,831	82	48,303	41	30,800	67	6,647	20	1,970
Ontario	37	10,858	14	3,004	17	2,386	24	7,399	23	3,652
Ile du Prince-Edouard	5	507	4	270	.....	.....	.....	.....	3	30
Colombie Britannique	138	23,396	136	35,512	72	22,939	90	8,266	101	11,478
Manitoba	4	143	.....	.....	7	572	11	1,698	5	509
District du Yukon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	559
Saskatchewan	.....	.....	.....	147	1	54	1	39	.....	.....
	407	127,928	329	102,779	181	69,655	237	25,925	205	20,530

Provinces	1924		1925		1926		1927		1928	
	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes	Navires	Tonnes
Nouveau-Brunswick	16	796	21	453	15	300	21	384	21	726
Nouvelle-Ecosse	35	1,288	31	2,102	48	2,775	33	1,228	75	2,288
Québec	36	3,192	36	7,670	47	10,063	49	12,186	24	11,761
Ontario	32	6,178	26	11,250	30	9,431	23	1,089	45	1,088
Ile du Prince-Edouard	2	26	.....	.....	.....	.....	5	69	2	29
Colombie Britannique	123	11,795	180	21,448	253	15,105	262	6,352	174	6,629
Manitoba	.....	.....	.....	.....	2	132	5	635	2	23
District du Yukon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Saskatchewan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	244	23,275	294	42,923	395	37,806	398	21,943	343	22,544

RAPPORT DE L. E. CÔTÉ, B.A.Sc., M.E.I.C., INGÉNIEUR EN CHEF

TRAVAUX CONFIÉS AU SERVICE DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

Ce service est chargé de la construction des phares, des signaux de brume, et des autres aides à la navigation; il est aussi chargé des plans et de la fabrication des appareils pour les phares et les signaux de brume, et de travaux de recherches ayant trait à l'amélioration de ces appareils; de l'administration des ateliers et du magasin d'approvisionnement des phares du Dominion ("Dominion Lighthouse Depot"), qui se trouve à Prescott, Ont., et de la construction et de la réparation des môles, quais et bâtiments que possède le ministère. Il est aussi chargé d'examiner tous les projets ayant trait au développement et à l'amélioration des havres exploités par les Commissions des havres, et de faire des rapports à cet égard. Il est aussi chargé de tous les levers et transferts de terrains et de lots de terrain immergés ("waterlots") appartenant au ministère; de la publication des listes des feux et des avis aux navigateurs, de l'enlèvement des obstacles nuisant à la navigation, du bris des glaces et d'autres travaux ayant trait aux aides à la navigation, tels que les barrages régulateurs du fleuve que l'on construit actuellement entre Sorel et Montréal.

NOUVELLES AIDES À LA NAVIGATION

Agence de la Nouvelle-Ecosse—
Havre Coddles, feu non gardé,
Stony Patch, feu non gardé.

Agence du Nouveau-Brunswick—
Centreville, feu non gardé.

Agence de l'Ile du Prince-Edouard—
Echourie, feu,
Entrée Cliff, feu,
Havre Inverness, feux d'alignement,
Baie Mutton, feux d'alignement.

Agence de Québec—
Agouanish, nouvel alignement,
Anse aux Canards, petit feu sur mât,
Anse à Velleau, feux d'alignement,
Anse St. Jean, cornet de brume à manivelle,
Cannes des Roches, feu sur mât,
Ile Cawee, phare, maison d'habitation et signal de brume d'un seul tenant,
Pointe Frégate, feux d'alignement.
L'Anse à Brillant, mât feu,
Quai de Lower Caraquet, mât feu,
Maguasha, feu,
Rivière à Claude, feu,
Rivière Nouvelle, mât feu,
St. Fulgence, mât feu,
Quai de la Baie Tadoussac, feu.

Agence de Montréal—
Lachine, feux d'alignement,
La Tortue, feux d'alignement,
Vieille Eglise, feux d'alignement.

Ontario—

Pointe Brûlée, feu non gardé,
Pointe Gibbons, alignement de balises à voyants,
Feu Nord de Kemp Narrows, petit feu,
Feu Sud de Kemp Narrows, petit feu,
Ile Lamb, établissement d'un signal de brume et réparation des bâtisses,
Maybury Highway, feu non gardé,
Needles Eye, feu non gardé,
Ile Queck, feu non gardé,
Ile Squirrel, feu non gardé,
Pointe Town, mât feu,
Valleyfield, feu flottant,
Wades' Creek, feu non gardé,

Agence de Victoria, C.-B.—

Ile Canal, feu non gardé,
Roche Dillon, feu non gardé,
Baie Est, feu non gardé,
Baie False, feu non gardé,
Gibson's Landing, mât feu,
Mears Spit, feu flottant,
Nootka, signal de brume,
Rivière Powell, feu non gardé,
Passe Rocky, feu non gardé,
Ile Ronde, balise à voyant,
Sand Spit, feu non gardé,
Stubbs Spit, feu flottant,
Extrémité Nord Est de Tahsis Narrows, feu non gardé.

Agence de Prince Rupert—

Roche Hyde, feu non gardé,
Ile Lucy, signal de brume,
Havre Purpoise, balise à voyant.

CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS

Agence de la Nouvelle-Ecosse—

Ile Beaver, petit feu sur mât,
Canso, construction d'un phare et d'une maison d'habitation d'un seul tenant.
Charlo, installation d'une lanterne,
Chebucto Head, augmentation de la puissance du feu,
Ile Chester, installation d'un feu non gardé,
Pointe Eddy, construction d'une bâtisse pour signal de brume et installation d'un diaphone et de machines,
Cap Freel, installation d'un diaphone,
Havre Isaac, phare et maison d'habitation d'un seul tenant,
Ile Little Hope, réparation de l'ouvrage de protection en crib,
Ile Marjory, mât feu, réparation du hangar-abri,
Bras Nord-Est, mât feu et nouvelle lanterne,
Ile Pearl, phare et tour d'un seul tenant,
Ile de Sable, extrémité est, réparations,
Ile St. Paul, construction d'une cale de lancement pour chaloupe, et fourniture d'un treuil à bras.

Agence du Nouveau-Brunswick—

Alma, Lanterne à lentilles moulées,
Ile Ellewood, reconstruction de la tige de balisage,
Cap Fourchu, réparations,

Agence du Nouveau-Brunswick—Fin.

Roche Gannet, réparations,
Ile Machias Seal, réparations,
Pointe Marks, lentilles,
Cap Ste. Marie, diaphone,
Salters Head, feu,
Pointe Wolf, déplacement du feu,
Havre Woods, réparation du brise-lames.

Agence de l'Ile du Prince-Edouard—

Cap Anguille, réparations,
Cap Bauld, réparation du débarcadère,
Belle-Isle, réparations,
Charlottetown, réparation du quai,
Ile Flower, réparations,
Georgetown, feu postérieur remis dans l'alignement,
Miminegash, réparations,
Panmure Head, amélioration du feu,
Ile Pictou, nouveau dispositif,
Havre Savage, déplacement des feux d'alignement,
Ile Upper Fox, lanterne,
Cap Whittle, feu, signal de brume et radio-balise (devant être achevés durant la prochaine saison).

Agence de Québec—

Roche Algernon, converti en feu non gardé,
Godbout, 4 lanternes pour remorque,
Cap-aux-Oies, réservoir,
Anse Griffin, feux d'alignement changés de place,
Pointe Heath, réparation de la tour,
Bay Magpie, amélioration des feux,
Iles de Mai, feu converti en feu non gardé,
Matane, feux d'alignement changés de place,
Baie Mille Vaches, deux lanternes,
Ile Miscou, maison d'habitation,
Pointe Newport, cornet de brume,
Peribonka, feux d'alignements,
Pointe Peter, cornet de brume,
Cap Petit, ouvrage de protection,
Rimouski, balises à voyants, etc.,
St-Alphonse, reconstruction de la lanterne,
Pointe ouest Anticosti, amélioration du feu.

Agence de Montréal—

Ile Deslauriers, construction d'un môle en béton,
Dorval, amélioration du feu,
Grenville, deux lanternes,
Ile de Grâce, nouveaux feux d'alignement,
Hochelaga, deux lanternes,
Lac St. Pierre, réparation du môle,
La Pérade, érection d'une tour en acier,
Traverse de la Longue Pointe, érection d'une tour ajourée en acier,
Louiseville, deux lanternes,
Ile du Milieu, deux lanternes,
Oka, changement du dispositif,
Petite Ile, route de la, deux lanternes,

Agence de Montréal—Fin.

Portneuf-en-haut, réparations,
Rigaud, deux lanternes,
Ile St-Ours, nouvelle tour antérieure,
St. Pierre les Becquets, lanterne,
St. Roch, deux lanternes,
St. Valentin, reconstruction du massif du feu antérieur,
Tétreaultville, amélioration du feu,
Village de Verchères, amélioration du feu,
Traverse Way Shoal, deux lanternes,

Ontario—

Amherstburg, réparation du quai,
Centre Brothers, feu converti en feu non gardé,
Cobourg, réinstallation du feu électrique,
Ile Davieaux, cornet de brume, hangar-abri,
Pointe Edward, réflecteur avec feu électrique,
Goderich, augmentation de la puissance des feux d'alignement,
Ile Griffith, installation de lentille du 4ème ordre,
Rivière Icelandic, feux convertis en feux non gardés,
Leamington, lentilles du 4ème ordre,
Havre Michipicoten, cornet de brume,
Ile Mohawk, tour badigeonnée à la chaux,
Needles Eye, feu non gardé,
Owen Sound, deux feux rouges,
Pointe Peter, amélioration du signal de brume,
Pointe-aux-Pins, cloche de brume,
Port Arthur, réparation de la tour,
Port Hope, lanterne électrique "duplex",
Port Maitland, signal de brume à l'ouest du brise-lame et réparations,
Port Stanley, signal de brume et balise en béton,
Prescott réparation du chaland "Amherstburg",
Prescott, nouveau toit à la bâtisse du dépôt,
Rivière Rainy, amélioration du feu intermédiaire,
Baymouth Sud, amélioration des feux,
Rivière Sud, feu changé en feu non gardé,
Ile Sulphur, feu changé en feu non gardé,
Valleyfield, feu flottant,
Warren's Landing, Manitoba, déplacement du feu antérieur et élévation du feu postérieur.
Trenton, électrification du feu,
Pointe Windmill, électrification du feu.

Agence de Victoria, C.-B.—

Passe Active, amélioration du feu et réparation,
Pointe Amphitrite, maison d'habitation et approvisionnement d'eau,
Ile Annacis, nouveau dispositif d'éclairage,
Haut-fond Burnaby, reconstruction d'une balise sur pilot,
Fisgard, feu converti en feu non gardé,
Kootenay Landing, petite lanterne,
Ile Lennard, maison d'habitation,
Pointe Portlock, agrandissement de la maison d'habitation,
Roche Race, installation d'une nouvelle machine,
The Needles, lanterne,
Victoria, réparation du quai,
Ile Yellow, maison d'habitation.

Agence de Prince Rupert, C.-B.—

Roche Barrett, redoublement de l'installation du diaphone,
Pointe Casey, amélioration du dispositif,
Ile Egg, amélioration du dispositif,
Ile Ivory, amélioration du dispositif.
Prince Rupert, réparation du quai.

PUBLICATIONS

BUREAU DES PUBLICATIONS—SERVICE DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

Au cours de l'année on a publié cent un avis aux navigateurs ayant trait à 271 sujet.

Parmi les sujets dont on s'est occupé nous citerons spécialement les suivants:

Règlement relatif au pont de la Seconde Passe, C.-B.

Règlement relatif au fleuve entre la Pointe-au-Père et le pont Victoria à Montréal.

Avis concernant le règlement ayant trait à la protection des Aides à la navigation dans les eaux canadiennes.

Patrouilles à travers les glaces du Golfe St-Laurent.

Description des dragages exécutés par le ministère des Travaux publics.

Publication annuelle de la "Liste des feux et des signaux de brume"; cette publication comporte trois parties.

BRIS DES GLACES

Le contrat signé avec la "Dominion Towing and Salvage Company, Ltd.", la charge de maintenir libres de glace et navigables jusqu'au 17 décembre de chaque année, les havres situés à l'extrémité d'amont du lac Supérieur, et à les rendre navigables au printemps dès que la navigation commence dans le canal du Sault Sainte-Marie.

ENLÈVEMENT DES OBSTACLES NUISANT À LA NAVIGATION

Au cours de la dernière saison de navigation ce service a enlevé 16 obstacles qui nuisaient à la navigation, tels que: bateaux, chalands, caissons flottants, etc. Dix de ces obstacles ont été enlevés par leurs propriétaires et le reste par le ministère.

ENTRETIEN ET RÉPARATION DES QUAIS

On a réparé, etc., des quais aux endroits suivants:

Nouvelle-Ecosse—
Baddeck
Hampton
Harbourville
Kingsport
Tiverton
West Arichat.

Nouveau-Brunswick—
Hampton
Lamek
Lorneville
Whites Bluff
Wolfville.

Ile du Prince-Edouard—
Grindstone Island, I.M.
Hickey's wharf
North Cardigan
Summerside.

Ontario—
Cockburn Island
Little Current
Port Rowan.

Québec—
Anse Saint-Jean
Cap Chat
Montmagny
Percé
St-Alphonse
St-Denis
St-Nicolas
St-Ulric
Sept-Iles.

Colombie-Anglaise—
Alice Arm
Port Hardy
Quatsino
Sidney
Union Bay.

VAPEURS DU DOMINION SE TROUVANT À PRESCOTT, ONT.

V.G.C. *Concretia.*—Après avoir été armé à Prescott, ce bâtiment commença son service le 18 avril 1928. Il avait reçu ordre de charger et mouiller les bouées devant se trouver entre Prescott et l'extrémité du lac Ontario; et aussi d'inspecter les bouées et les balises à intervalles réguliers et de ravitailler les divers phares.

Le *Concretia* a aidé à construire les nouveaux feux de: Needles Eye, Centre Brothers et de la pointe Peter.

A la fin de la saison de navigation le *Concretia* retira les bouées et marqua la place qu'elles occupaient. Ce bâtiment fut désarmé à Prescott le 13 décembre 1928.

V.G.C. *Scout.*—Armé à Prescott, appareille le 4 avril 1928. Soin des feux entre Prescott et Côteau. Même service que le *Concretia.*

A la clôture de la navigation a retiré les bouées, etc. Désarmé à Prescott le 18 décembre 1928.

MAGASIN D'APPROVISIONNEMENT DES PHARES DE LA PUISSANCE, PRESCOTT, ONT.

On y a fabriqué des appareils pour les phares, des accessoires pour signaux de brume et du matériel divers pour les agences du Département et pour les phares du Dominion. Les réparations nécessaires ont été exécutées aux coques et aux machines, etc., des vapeurs de la division de Prescott, et aux ateliers et à l'outillage du dépôt ou magasin.

Les travaux exécutés aux divers services de fabrication, y compris les réparations faites aux vapeurs du Dominion, ont coûté cette année $88,324.44, répartis comme suit:—

Matériel	$ 40,017 10
Main-d'œuvre	34,907 40
Frais d'exploitation	13,399 94

Cette dernière rubrique comprend les dépenses faites relativement au personnel des ingénieurs, une partie convenable du coût général de l'administration et divers autres montants qui ont été affectés à la fabrication.

Les principaux travaux exécutés par les services de la fabrication comportent les désignations suivantes: Fabrication de superstructures pour les bouées, lanternes pour les bouées, sifflets pour les bouées, pylones ou tours ajourées en acier, grands et petits feux-phares complets avec appareils de levage, réflecteurs, flotteurs à mercure, appareils tournants, brûleurs de vapeur et accessoires, diaphones, pistons et parties diverses pour signaux de brume, et réparation de parties de rechange destinées aux appareils de plusieurs agences.

Pour le Service Météorologique on a fabriqué divers objets d'une valeur totale de $555.81.

Magasins.—Le coût de l'administration relative aux magasins a été de $6,420.00; et de nouveaux appareils, etc., représentant une valeur totale de $128,226.63 ont été ajoutés à l'actif du dépôt. La valeur totale des fournitures expédiées aux services de l'entretien et de la construction, et aux diverses agences, fut de $102,215.69.

RAPPORT DU COMMISSAIRE DES PHARES

Rapport de M. J. G. Macphail, B.A., B. Sc., M.I.C.E., Commissaire des phares

Parmi les principaux travaux qui ont été exécutés durant l'année budgétaire terminée le 31 mars 1929, je citerai: l'augmentation du nombre des bouées et des balises et l'entretien des phares et des autres dispositifs destinés à faciliter la navigation dans toute la Puissance; à cela il faut ajouter l'entretien et l'inspection des quais publics. Le tableau suivant permet de se rendre compte de l'activité déployée par le service des phares.

RELEVÉ, par district, indiquant le nombre des feux des divers ordres, des bateaux-feux, gardiens de phares, signaux de brume bouées, cloches sous-marines, etc., pour l'année budgétaire terminée le 31 mars 1929

—	Feux du 1er ordre	Feux du 2e ordre	Feux du 3e ordre	Feux du 4e ordre	Feux du 5e ordre	Feux du 6e ordre	Feux du 7e ordre	Balises à gaz	Feux à lentilles moulées et autres feux secondaires	Feux catoptriques	Feux électriques	Totaux	Bateaux-feux	Gardiens de phares	Diaphones	Canons et bombes de brume	Sifflets de brume
Nouveau-Brunswick	.....	4	3	23	22	31	61	3	10	11	7	175	1	165	26	1	.....
Nouvelle-Ecosse	3	3	8	33	15	19	35	5	17	50	8	195	1	175	21	1	1
Ile du Prince-Edouard	2	7	8	32	6	10	39	5	15	116	4	244	.....	175	13	1	.....
Québec	3	1	10	24	11	18	48	11	68	116	23	333	6	236	26	2	5
Montréal	.....	.....	.....	8	7	6	19	6	28	165	7	246	.....	159	.....	.....	.....
Prescott	.....	.....	3	14	2	6	15	32	6	15	3	96	.....	39	10	.....	.....
Parry Sound	.	4	10	21	14	11	46	46	42	67	25	286	2	148	29	.....	2
Kenora	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	2	2	2	9	.....	6	.....	.....	.....
Manitoba	.....	.....	.....	.....	3	.....	4	.....	1	9	1	18	.....	10	.....	.....	.....
Victoria	3	.....	3	7	7	1	5	92	9	7	21	155	1	62	25	.....	.....
Prince Rupert	1	.....	3	4	.....	.....	2	41	3	4	.....	58	.....	17	8	.....	.....
Totaux	12	19	48	166	87	102	277	240	201	562	101	1,815	11	1,192	158	5	8

—	Sirènes	Cloches de brume	Cornets de brume à main	Cloches de brume à main	Total: signaux de brume	Signaux de brume, stations seulement	Bouées à gaz	Bouées à gaz et à sifflets	Bouées à gaz et à cloches	Bouées à sifflets	Bouées à cloches	Total: bouées à gaz et signaux	Cloches sous-marines de bateaux-feux	Bouées espars, et dispositifs, flott. et dauphins éclairés	Bouées non éclairées	Pieux et gaules de balisage	Dauphins, tiges et balises non éclairés
Nouveau-Brunswick	.....	11	23	.....	61	6	5	15	6	8	34	68	1	.....	587	528	61
Nouvelle Ecosse	.....	2	46	1	72	3	8	20	16	23	58	125	.....	.....	1,113	29	12
Ile du Prince-Edouard	1	.....	9	.....	24	.....	3	4	5	5	11	28	.....	.....	933	1,762	6
Québec	.....	.....	22	3	58	1	74	.....	12	1	1	88	2	1	300	100	94
Montréal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	107	.....	.....	.....	.....	107	.....	3	617	170	424
Prescott	.....	4	5	.....	19	.....	43	.....	2	.....	.....	45	.....	1	544	.....	6
Parry Sound	.....	7	31	.....	69	.....	42	4	12	.....	3	61	1	29	647	64	72
Kenora	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	439	.....	.....
Manitoba	.....	.....	4	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70	.....	3
Victoria	1	11	4	.....	41	1	12	6	5	3	4	30	.....	15	190	.....	104
Prince Rupert	.....	3	3	.....	14	2	1	7	2	.....	.....	10	.....	.....	35	.....	37
Totaux	2	38	147	4	362	13	295	56	60	40	111	562	4	49	5,475	2,653	819

CHENAL MARITIME DU FLEUVE SAINT-LAURENT

Rapport de V. W. Forneret, B.A., Sc., M.E.I.C., Ingénieur en chef

HISTORIQUE DU CHENAL MARITIME DU FLEUVE SAINT-LAURENT

Etant donnée sa situation géographique, le fleuve Saint-Laurent offre la route naturelle qui, de l'Atlantique, permet d'atteindre la moitié nord et nord-est du continent nord américain. Ce fut en 1825, alors que l'on acheva le canal de Lachine qui, par une route commerciale reliait Montréal aux Grands Lacs, que l'on entrevit pour la première fois la possibilité de convertir le port de Montréal en port maritime à eau profonde.

A l'époque, de petits navires à voiles d'un faible tirant d'eau pouvaient atteindre Montréal sans difficulté, sauf durant quelques semaines en automne, alors qu'ils étaient obligés d'avoir recours à des allèges. On fit donc des levés de plan en vue d'augmenter la profondeur de l'eau dans le chenal. A l'achèvement de ces travaux on discuta longuement relativement au chenal qu'il fallait adopter pour traverser le lac Saint-Pierre, d'aucuns préconisaient le "*chenal naturel*" ou ancien chenal maritime et d'autres le "*chenal rectiligne*" devant traverser le haut-fond Saint-François. Finalement on décida de creuser le "*chenal rectiligne*" dans le but de créer un chenal de 150 pieds de largeur et 14 pieds de profondeur à l'étiage, au lieu de 10 pieds 6 pouces à l'étiage, ainsi qu'il en était dans le vieux chenal maritime, seule profondeur d'eau disponible pour la navigation entre Québec et Montréal. Ce fut au "Comité des Travaux du Canada" que l'on confia les travaux. Il les amorça au printemps de 1844 et les continua jusqu'au mois de juin 1846, alors qu'ils furent suspendus, que la direction fut changée et que l'exécution des travaux passa des mains du "Comité des Travaux" à celles des Commissaires des Travaux Publics. Au mois de septembre de ladite année, on recommença les dragages. Mais étant donné une opposition continuelle le creusage du "*chenal rectiligne*" fut finalement suspendu le 16 septembre 1847, puis abandonné. On se rend compte maintenant que le "*chenal rectiligne*" tel que commencé eût été préférable. Pendant trois ans les Commissaires des Travaux Publics ne firent rien dans le lac Saint-Pierre. Les Commissaires du havre de Montréal se mirent alors de l'avant et offrirent d'achever les travaux rapidement et économiquement. Cette proposition fut acceptée et en août 1850 on vota une loi qui faisait passer les travaux d'amélioration du chenal maritime des mains des Commissaires des Travaux Publics à celles des Commissaires du havre de Montréal, que l'on autorisait à percevoir une taxe de tonnage suffisante pour payer les intérêts au taux de 8 p. 100 sur les déboursés à faire, 2 p. 100 devant être versés au fonds d'amortissement.

Ce projet fut adopté en août 1850, alors que les Commissaires furent autorisés à agir du mieux qu'ils le jugeraient à propos, cependant qu'on leur remettait l'outillage qui appartenait au gouvernement.

Après avoir étudié la question et entendu les meilleurs conseils qu'on pouvait leur donner, les Commissaires du havre adoptèrent le cours du "chenal naturel" le plus profond du lac Saint-Pierre. Il en résulta l'établissement du chenal actuel, qui présente cinq courbes, au lieu de deux tronçons rectilignes, ainsi qu'il en était lorsqu'on avait commencé les travaux.

Dans le lac Saint-Pierre la profondeur était, au début, de 10 pieds 6 pouces aux eaux basses ordinaires, telle que pour le projet adopté par les Commissaires du havre de Montréal. Actuellement, le plan de comparaison des basses eaux extrêmes adopté pour le chenal de 35 pieds de profondeur correspond aux plus basses eaux observées durant la saison de 1897, soit à la profondeur de 9 pieds

4 pouces sur les hauts-fonds du lac Saint-Pierre. La hauteur de ce plan d'eau de 1897 fut la plus petite que l'on ait jamais observée, sauf celle exceptionnelle du plan des basses eaux de 1895 qui, au lac Saint-Pierre, était inférieure de 6 pouces à celle dont nous venons de parler.

Actuellement, le chenal qui traverse le lac Saint-Pierre se trouve pratiquement achevé jusqu'à la profondeur de 35 pieds au-dessous du plan des plus basses eaux de 1897, car il ne reste plus qu'à le creuser de 30 à 35 pieds au-dessous des plus basses eaux, sur un petit parcours à l'Ile-au-Raisin.

A partir de 1850 le chenal fut creusé peu à peu jusqu'à 1888, alors que la dette s'élevait à plus de $3,000,000, et que le gouvernement décidait d'achever le creusage du chenal au titre d'entreprise nationale, dont il assumerait la dette qu'exigerait le coût des travaux. Ce fut à partir de ladite époque que le chenal maritime fut livré gratis aux bâtiments marchands du monde entier.

Jusqu'à la fin de la saison de navigation de 1888 les Commissaires du havre poursuivirent les travaux pour le compte du Ministère des Travaux publics, et ce fut alors que les Commissaires cessèrent officiellement de s'occuper dudit chenal ainsi qu'ils l'avaient fait depuis plus de trente-huit ans.

En janvier 1889, le Ministère des Travaux publics assuma le contrôle et la gérance des travaux. Au cours de l'hiver on répara considérablement l'outillage, et dès l'ouverture de la navigation, afin de creuser le chenal jusqu'à 27½ pieds de profondeur aux basses eaux des grandes eaux, on se mit à l'ouvrage au Cap-à-la-Roche, à Pouiller-Rayer et au cap Charles. A partir de ladite date jusqu'à 1898, le Ministère des Travaux publics continua les travaux, achevant la tâche difficile de creuser le chenal dans du roc, au Cap-à-la-Roche et au cap Charles jusqu'à 27½ pieds du plan des basses eaux. De plus, on avait nettoyé et redressé plusieurs parties du chenal et élargi celui-ci à plusieurs de ses courbes et étranglements.

CHENAL DE 30 PIEDS

Etant donné les eaux exceptionnellement basses de 1897 et l'augmentation des dimensions des navires, il était impérieux de pouvoir disposer d'un chenal plus large et plus profond, comme aussi de disposer de dragues et d'un outillage plus grand et plus puissant. Déjà en 1899, l'outillage de dragage était tel qu'il pouvait permettre l'exécution de travaux plus considérables.

Comme nouveau plan de comparaison pour le chenal de 30 pieds de profondeur, on adopta le plan des basses eaux de 1897, le plus bas dont on ait eu connaissance, sauf celui de la courte période de l'étiage exceptionnel de 1895. La profondeur de l'eau avec le plan de comparaison dont nous parlons est d'environ 1½ à 2 pieds plus grande que pour le plan des basses eaux ordinaires du chenal de 27½ pieds de profondeur. Il s'ensuit que le projet consistait à établir le plus tôt possible un chenal de 450 pieds de largeur aux points de raccordement des courbes et de 500 à 750 pieds de largeur aux courbes elles-mêmes. De plus, on devait établir une surface mouillée d'ancrage de 800 pieds de largeur à la courbe de la bouée blanche dans le lac Saint-Pierre. Enfin, les travaux comportaient un redressement considérable du chenal.

Le chenal maritime demeura sous le contrôle du Ministère des Travaux publics jusqu'en 1904, alors que le 11 mars, par un arrêté rendu en conseil, la direction et le contrôle du chenal maritime du fleuve Saint-Laurent et les outillages de dragage et construction de navires étaient transférés au Ministère de la Marine et des Pêcheries afin de confier la surveillance et les améliorations relatives à la navigation, sur la route du Saint-Laurent, à ce Ministère directement responsable du pilotage et des aides à la navigation. Sous l'administration dudit Ministère de la Marine et des Pêcheries, les travaux du chenal maritime furent poursuivis activement, de telle sorte qu'en 1907, le chenal se trouvait achevé entre Montréal et Bastican, soit sur un parcours de 101 milles, où l'on disposait

désormais d'une profondeur d'eau de 30 pieds aux plus basses eaux de 1897. Il va sans dire que les travaux de dragages furent continués avec un regain d'énergie. Actuellement, au Cap-à-la-Roche, le chenal se trouve avoir été élargi de 300 à 450 et par endroits à 550 pieds, tandis qu'au cap Charles il était élargi de 300 à 450 pieds dans ses parties rectilignes et jusqu'à 600 pieds à sa partie curviligne.

A la fin de la saison de 1928 le chenal se trouvait achevé jusqu'à 30 pieds de profondeur aux plus basses eaux, sauf sur une petite distance à la partie sud du chenal qui reste encore à élargir, mais cela sera probablement fait durant la saison de 1929. On devra en outre faire du curage, avant d'avoir atteint la largeur voulue, avec une profondeur de 30 pieds, aux plus basses eaux de 1897.

Le seul endroit nécessitant du dragage pour que l'on puisse disposer de 30 pieds d'eau entre le Cap-à-la-Roche et Québec est à la barre Saint-Augustin qui se trouve à 14 milles en amont de Québec. Pour franchir ce point du chenal les navires d'un fort tirant d'eau doivent encore profiter de la haute mer, l'amplitude de la marée étant là, de 16½ pieds aux vives eaux et de 11 pieds aux mortes eaux, cependant qu'actuellement on y dispose de 22 pieds aux eaux les plus basses. On se propose d'entreprendre les travaux nécessaires à l'endroit en question aussitôt que l'on disposera pour cela d'une drague convenable, ce qui sera probablement au cours de la prochaine saison, lorsque l'on aura achevé une des dragues que l'on construit maintenant au chantier de Sorel.

CHENAL DE 35 PIEDS

En 1910 on dut de nouveau considérer un plus grand creusement du chenal attendu que l'augmentation rapide du tonnage des navires montrerait que le chenal de 30 pieds n'était pas assez profond. En conséquence le gouvernement décida de faire creuser immédiatement le chenal maritime jusqu'à 35 pieds au-dessous du plan des plus basses eaux de 1897. Il est à noter que durant la saison de 1917, étant donné l'état de choses du moment, et pour des fins d'économie les travaux de dragage furent considérablement diminués. Et il en fut ainsi jusqu'à la saison de 1925, alors que le département décida de faire procéder plus activement aux dragages du fleuve Saint-Laurent afin de hâter le creusement du chenal. Aussi plus de dragues furent-elles alors mises en service, cependant que l'on faisait travailler jour et nuit toute la flotte de dragage. A la fin de la saison de 1928 le chenal de 35 pieds se trouvait achevé depuis la Longue-Pointe jusqu'à Sorel. En amont de la Longue-Pointe il reste à élargir et à creuser le chenal aux hauts-fonds de Longueuil et de Forsyth.

Le travail a été achevé de Sorel à Trois-Rivières, sauf sur un petit parcours, au haut-fond Nipigon, à la traverse de l'Ile-au-Raisin et au haut-fond Iron. On compte que ces travaux seront achevés au cours de la saison prochaine.

Durant la saison actuelle on a réalisé des progrès considérables quant au creusement du chenal maritime jusqu'à 35 pieds de profondeur aux plus basses eaux, et ce, en aval de Trois-Rivières, où, malgré la nature dure des déblais à enlever, on a réalisé des progrès satisfaisants à la traverse inférieure de Bécancour, au Cap-à-la-Roche et au chenal du Cap Charles.

CHENAL MARITIME EN AVAL DE QUÉBEC

Au printemps de 1901 le monde maritime de Montréal attira l'attention de l'honorable Ministre des Travaux Publics, sur le fait que les navires d'un fort tirant d'eau étaient obligés d'attendre la marée haute pour franchir les hauts-fonds de Saint-Thomas et de l'Ile-aux-Grues (Banc Beaujeu), ce qui faisait perdre beaucoup de temps précieux à ces bâtiments. Les fonctionnaires du Ministère de la Marine et des Pêcheries, en résidence à Québec, qui connaissaient parfaitement cette partie du fleuve recommandèrent donc instamment l'amélioration du chenal nord par la voie du Cap Tormentine au Cap-aux-Oies, qui étant de

beaucoup la meilleure, pouvait être franchie plus facilement, et où il existait moins de glace l'hiver que dans le chenal sud. En conséquence, on donna l'ordre au personnel du chenal maritime de faire une étude du chenal dans le but de pouvoir faire un rapport ayant trait à la praticabilité et au coût d'amélioration de cette route qu'adopterait la navigation s'il y avait lieu.

En 1902 on se livrait à une étude analogue du chenal sud afin de savoir quelles améliorations on devrait lui faire subir pour le creuser jusqu'à 30 pieds en suivant la voie existante.

En 1903 M. F. W. Cowie, qui était alors ingénieur surintendant présenta un rapport détaillé qui ne recommandait l'adoption ni de l'une ni de l'autre de ces routes, mais qui conseillait d'en laisser le choix à l'approbation des assureurs, du monde maritime et des pilotes.

A la suite de quoi la Commission du Transport se rendit sur les lieux, inspecta chacun des chenaux et enregistra des témoignages les concernant. En fin de compte on décida d'améliorer le chenal sud et de le creuser jusqu'à 30 pieds au-dessous du plan des plus basses mers, tout en lui donnant une largeur de 1,000 pieds.

CHENAL SUD (30 PIEDS AUX P.B.E.)

Le gouvernement ayant décidé d'améliorer tout d'abord le chenal sud, on se prépara pour y commencer les travaux. Le projet prévoyait un chenal de 30 pieds de profondeur aux plus basses eaux, au banc Beaujeu, et au haut-fond St-Thomas, et une largeur de 1,000 pieds.

Les modifications et les améliorations apportées à la drague marine aspiratrice *Galveston*, qui avait été achetée pour draguer en aval de Québec, ayant été faites à Sorel, P.Q., cette drague fut rebaptisée N° 9. Elle quitta Sorel le 11 août 1906, pour aller travailler au chenal Beaujeu. Les déblais à enlever consistaient en gros sable et en gravier et aussi en quelques couches d'argile bleue tendre.

Le 2 décembre 1906 on lança au chantier du gouvernement à Sorel la nouvelle drague porteuse N° 8, dont la construction se trouva achevée le 1er novembre 1907.

Avec l'appui de ces deux puissantes dragues les travaux progressèrent rapidement. En 1909, le chenal à travers le banc Beaujeu fut achevé jusqu'à 30 pieds de profondeur aux plus basses mers, et, quant à son élargissement jusqu'à 1,000 pieds il fut achevé en 1912. Ce fut alors que le chenal fut livré à la navigation.

Au cours de la saison de 1912 le creusement du chenal St-Thomas fut achevé jusqu'à 30 pieds au-dessous des plus basses mers et son élargissement jusqu'à 1,000 pieds. Ce chenal fut alors pourvu de bouées à gaz et livré à la navigation; ce qui constituait une grande amélioration attendu que les navires d'un fort tirant d'eau n'étaient plus obligés de mouiller pour attendre la marée devant leur permettre de franchir le banc Beaujeu ou les hauts-fonds St-Thomas, ce qui faisait gagner beaucoup de temps.

CHENAL NORD (35 PIEDS AUX P.B.E.)

Le chenal sud se trouvant maintenant achevé on pouvait disposer de la puissante drague hydraulique *Beaujeu* (N° 8) pour l'employer dans le chenal nord où la drague *Galveston* (No° 9) avait déjà travaillé toute une saison, le gouvernement ayant décidé de faire draguer le chenal nord entre St-Jean (Ile d'Orléans) et le Cap-aux-Oies jusqu'à une profondeur de 35 pieds aux plus basses mers, et jusqu'à une largeur de 500 pieds qui serait éventuellement portée jusqu'à 1,000 pieds.

Les travaux progressaient d'une façon satisfaisante, mais afin de les activer autant que possible, le 30 octobre 1914, le gouvernement signa un contrat avec la compagnie "Canadian Vickers Ltd" de Montréal, donnant commande de cons-

truction pour une des plus grandes dragues marines à godets du monde. La grande guerre étant survenue l'achèvement de cette drague fut beaucoup retardé. Elle fut lancée le 18 novembre 1916, achevée en 1922 et mise alors au travail dans le chenal nord pour le creuser jusqu'à 35 pieds au-dessous du plan des plus bases mers.

Pour des raisons d'économie on diminua les dragues. La drague *Galveston* (N° 9) fut vendue, ce qui ne laissait qu'une drague en service, la drague *Beaujeu* (N° 8), en aval de Québec. Au cours des saisons de 1919-1920 et 1921 on ne fit travailler cette drague que pendant le jour.

De par leur nature, les travaux étant devenus alors plutôt des travaux de curage que l'on ne pouvait exécuter économiquement en employant la drague N° 8, elle fut désarmée à Sorel en 1922, et remplacée par la nouvelle drague à godets N° 16, qui avait été construite aux chantiers de la Vickers Ltée, Montréal. De 1922 à 1924 cette drague ne fut employée que durant le jour, mais depuis 1925 jusqu'à l'heure actuelle, on y a maintenu une double équipe de travailleurs, ce qui fait que cette drague a travaillé 24 heures par jour.

Comme la drague N° 8 ne pouvait plus être employée économiquement en tant que drague hydraulique on décida de la convertir en drague à élévateur. Ce changement fut effectué au chantier maritime du gouvernement à Sorel, et ladite drague fut de nouveau mise en service en 1928. Depuis cette époque, elle a travaillé d'une façon satisfaisante jusqu'à présent.

Le chenal maritime du fleuve Saint-Laurent commence à l'écluse N° 1 (canal Lachine) et s'étend jusqu'à la Pointe-au-Père, c'est-à-dire sur une distance de 340 milles légaux.

Le chenal maritime proprement dit est subdivisé en cinq divisions réparties comme suit:—

	Milles légaux
Division I: Montréal à Sorel	45
Division II: Sorel à Batiscan (Lac St-Pierre non compris)	36
Division III: Lac St-Pierre	20
Division IV: Batiscan à Québec	59
Division V: Québec au cap-aux-Oies	70
Total général	230

La partie achevée du chenal, entre Montréal et Québec, a une largeur minimum de 450 pieds, et aux courbes, de 500 à 800 pieds.

La partie achevée du chenal, en aval de Québec, a une largeur minimum de 1,000 pieds.

DRAGAGES-SAISON 1928

Afin d'activer les travaux on décida de nouveau de faire travailler les dragues jour et nuit.

La flotte de dragage comprenait: 10 dragues et l'outillage annexe, 1 dérocheuse à pilon, 1 dérocheuse de levage, 1 vapeur de curage et 1 chaland de curage.

Bien que les machines se soient brisées plusieurs fois et que leur réparation ait causé des retards, les travaux progressèrent comme il faut.

La majeure partie de la flotte de dragage travailla en aval de Trois-Rivières, mais on excuta aussi des dragages considérables à la Longue-Pointe et sur le haut-fond de Longueuil.

En général les matériaux de déblais étaient très durs, ce qui usait et abîmait beaucoup l'outillage.

Cap à la Roche.—Pendant la moitié de la saison une puissante drague à élévateur travailla au nettoyage et à l'élargissement du chenal de 30 pieds au Cap-à-la-Roche. A cet endroit on employa aussi une dérocheuse à pilon et une dérocheuse de levage qui saisit et enleva des pierres et des blocs roulés.

Au cours de la saison de 1928 le cubage total des déblais enlevés fut de 40,700 yards cubes, et la dépense, de $108,116.51, soit à raison de $2.65 64/100 par yard cube.

Chenal du Cap Charles.—Pendant quatre mois on a employé une puissante drague à élévateur pour creuser le chenal au Cap Charles jusqu'à 35 pieds aux P.B.E. Si l'on considère la nature des déblais, de l'argile schisteuse massive et du tuf, les travaux progressèrent d'une façon satisfaisante.

Le cubage total des déblais fut de 47,250 yards cubes et la dépense, de $77,431.27, soit à raison de $1.63 88/100 par yard cube.

Chenal Champlain.—Durant la plus grande partie de la saison de 1928, trois dragues ont creusé le chenal Champlain jusqu'à 35 pieds de profondeur. De plus, à la Pointe-Citrouille, on a élargi la courbe du chenal en aval de la partie élargie l'année dernière. Cette amélioration additionnelle présentera un grand avantage à cet endroit.

Les déblais consistaient en argile, pierres, tuf et quelque peu de roche d'argile schisteuse.

Le cubage total des déblais fut de 735,610 yards cubes, et la dépense, de $343,619.22, soit à raison de $0.46 71/100 par yard cube.

Route Champlain amont.—Pendant la majeure partie de la saison on a fait travailler une puissante drague à élévateur sur la route Champlain amont pour la creuser jusqu'à 35 pieds aux P.B.E., dans de l'argile et du sable.

Le cubage total des déblais fut de 76,150 yards cubes, et la dépense de $66,382.25, soit à raison de $0.87 30/100 par yard cube.

Port Saint-François.—Durant la majeure partie de la saison, une puissante drague à élévateur travailla à Port Saint-François, pour creuser le chenal jusqu'à 35 pieds aux P.B.E., dans de l'argile, des pierres et des blocs roulés. Excellent progrès des travaux.

Le cubage total des déblais fut de 233,305 yards cubes, et la dépense de $116,633.48, soit à raison de $0.49 99/100 par yard cube.

Traverse de Nicolet (Lac St-Pierre).—Pendant plus de trois mois une puissante drague à élévateur travailla à la Traverse de Nicolet, pour élargir le chenal et le creuser jusqu'à 35 pieds aux P.B.E. Elle acheva sa tâche, ayant dragué dans de l'argile et des pierres.

Le cubage total des déblais fut de 152,250 yards cubes, et la dépense de $62,766.88, soit à raison de $0.41 23/100 par yard cube.

Sorel à Ile-de-Grâce.—Entre Sorel et l'Ile-de-Grâce on a fait travailler deux puissantes dragues à élévateur, l'une pendant 10 jours et l'autre pendant trois mois pour creuser le chenal jusqu'à 35 pieds aux P.B.E. Les travaux avancèrent de façon satisfaisante dans des déblais d'argile.

Le cubage total des déblais fut de 106,965 yards cubes, et la dépense de $123,307.72, soit à raison de $1.15 28/100 par yard cube.

Courbe du Cap St-Michel.—Pendant environ 5 semaines on a employé une puissante drague à élévateur pour élargir le chenal à la Courbe du Cap St-Michel. Lorsque ces travaux seront terminés on en retirera un grand avantage.

Le cubage total des déblais fut de 49,000 yards cubes et la dépense totale de $26,525.22, soit à raison de $0.54 19/100 par yard cube.

Courbe de la Longue-Pointe.—A la Courbe de la Longue-Pointe on a employé quatre puissantes dragues à élévateur pendant de courtes périodes, pour élargir cette courbe du chenal sur son côté sud et creuser jusqu'à 35 pieds aux P.B.E. Ces travaux se trouvent presque achevés. On a dragué dans de l'argile et des pierres et quelque peu de roche massive.

Le cubage total des déblais fut de 41,740 yards cubes et la dépense totale de $46,893.61, soit à raison de $1.12 35/100 par yard cube.

Traverse de la Longue-Pointe.—On a fait travailler une puissante drague à élévateur pendant peu de temps à la Traverse de la Longue-Pointe pour élargir le chenal et le creuser jusqu'à 35 pieds aux P.B.E., à l'extrémité d'amont de ce chenal sur son côté nord. La tâche entreprise fut achevée. Nature des déblais: argile et pierres.

Le cubage total des déblais fut de 46,340 yards cubes, et la dépense totale de $28,181.15, soit à raison de $0.60 81/100 par yard cube.

Haut-fond de Longueuil (y compris le haut-fond Forsyth au Poulier à Gagnon).—A cet endroit on a exécuté les travaux suivants pour élargir le chenal et le creuser jusqu'à 35 pieds aux P.B.E.

La drague N° 4 a travaillé pendant 32 jours; la drague N° 5 pendant 29 jours et la drague N° 13 pendant 49 jours. Les dragages furent faits dans du tuf, des pierres et de la roche d'argile schisteuse.

Le cubage total des déblais fut de 66,375 yards cubes, et la dépense totale de $87,003.28, soit à raison de $1.31 08/100 par yard cube.

Chenal Nord en aval de Québec.—Pendant toute la saison on a fait travailler dans le Chenal Nord, la puissante drague marine à élévateur N° 16, pour creuser le chenal jusqu'à 35 pieds au-dessous du plan des plus basses marées, et pour l'élargir jusqu'à 500 pieds, ceci afin de suivre les ordres du Département qui désirait que le chenal eût cette largeur aussitôt que possible pour le livrer à la navigation, quitte plus tard à l'élargir jusqu'à 1,000 pieds. En outre, on a aussi employé pendant un mois la puissante drague marine à élévateur N° 8, dont la machinerie avait été modifiée.

Le chenal dont nous parlons a été achevé sur une largeur de 500 pieds, sur un parcours de près d'un mille. Les dragages furent exécutés dans du sable, de l'argile et des pierres. Au cours de la saison de 1928 la drague N° 8 ne travailla que durant le jour, mais comme dans la prochaine saison elle travaillera jour et nuit, les travaux à exécuter devront beaucoup avancer l'année prochaine.

Le cubage total des déblais retirés du chenal Nord en aval de Québec (Sable Ouest) par la drague N° 16 fut de 1,004,800 yards cubes et la dépense totale de $252,554.22, soit à raison de $0.25 13/100 par yard cube.

Le cubage total des déblais enlevés par la drague N° 8 dans le Chenal Nord en aval de Québec, haut-fond du récif Madame fut de 27,500 yards cubes et la dépense totale de $29,441.16, soit à raison de $1.07 06/100 par yard cube.

Le cubage total des déblais enlevés par la flotte de dragage en aval de Québec fut de 1,032,300 yards cubes, et la dépense totale de $281,995.38, soit à raison de $0.27 32/100; ces déblais consistaient en argile, pierre et sable.

Le cubage total enlevé par toute la flotte de dragage en amont et en aval de Québec fut de 2,627,985 yards cubes et la dépense de $1,368,885.97, soit à raison de $0.52 09/100 par yard cube.

Travaux de dragage se trouvant exécutés à la fin de la saison de 1928:

PROJET DE 30 PIEDS

Longueur des dragages effectués (milles légaux)	66·85
Longueur totale des dragages à effectuer (milles légaux)	1·20
Cubage total des déblais dragués	53,951,332
Cubage total des déblais à draguer	1,350,000

PROJET DE 35 PIEDS

Longueur totale des dragages effectués (milles légaux.)	60·52
Longueur totale des dragages à effectuer (milles légaux	31·37
Cubage total des déblais dragués	53,067,511
Cubage total des déblais à draguer	21.422,620

Depuis 1851 jusqu'à la fin de l'année budgétaire, 31 mars 1929, le coût total du chenal maritime, de Montréal jusqu'à la Pointe-au-Père, y compris l'outillage, les ateliers et levers de plans, se répartit comme suit:

Dragages	$22,409,244 57
Outillage, ateliers, levers, etc	12,286,504 02
Total	$34,695,748 59

Depuis 1851 jusqu'à la fin de la saison de 1929, on a enlevé en tout, 134,604,-153 yards cubes de déblais dans des matériaux dont la consistance variait de celle de l'argile schisteuse dure à celle de l'argile bleue tendre.

SÉMAPHORES POUR MARÉES

Cap-à-la-Roche.—Le sémaphore pour marées qui se trouve au Cap-à-la-Roches, Deschaillons, P.Q., est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, et montre le tirant d'eau disponible dans le chenal dragué. Ce sémaphore fut remis en service le 4 mai 1928. Quant au sémaphore pour marées qui se trouve à la Pointe-Citrouille, sur la rive nord, c'est-à-dire à 10½ milles en amont du Cap-à-la-Roche, il fut aussi remis en service à la date susdite.

Ces deux sémaphores sont reliés par une ligne téléphonique spéciale afin de permettre à l'opérateur du Cap-à-la-Roche de faire connaître à son collègue de la Pointe-Citrouille, chaque dénivellation de trois pouces vers le haut ou vers le bas que subit la marée. Au sémaphore de la Pointe-Citrouille le tirant d'eau en pieds est communiqué à l'aide de grands chiffres et en pouces par de petits chiffres.

Le sémaphore de la Pointe-Citrouille permet au pilote d'un navire d'un grand tirant d'eau se dirigeant vers l'océan, de se rendre compte si la profondeur d'eau dans le chenal du Cap-à-la-Roche est suffisante pour qu'il y passe sans danger, sinon, cela lui permet d'avoir assez de temps pour se préparer à mouiller en aval de la Pointe-Citrouille, où il existe un bon mouillage et où le navire peut attendre la marée montante lui permettant de franchir le Cap-à-la-Roche.

Saint-Nicolas.—Le sémaphore pour marée de la Pointe-Saint-Nicolas, situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, fait connaître la profondeur d'eau disponible à la barre Saint-Augustin, du chenal non dragué. Ce sémaphore a été de nouveau mis en service le 4 mai 1928.

Iles-aux-Grues.—La "Shipping Federation" du Canada en ayant fait la recommandation au département, on a décidé d'établir un sémaphore pour marée sur le quai de l'Ile-aux-Grues afin de faire connaître la profondeur d'eau disponible dans le chenal dragué et dans les chenaux de Beaujeu et de Saint-Thomas.

En conséquence, le phare situé sur le quai de l'Iles-aux-Grues a été pourvu de bras de signaux permettant de faire des signaux semblables à ceux que l'on fait aux sémaphores du Cap-à-la-Roche et de Saint-Nicolas.

Ce sémaphore a été mis en service le 28 juillet 1925, et on en a été satisfait; en 1928 il a été remis en service le 26 avril.

Travaux de curage.—Comme toutes les années, le vapeur de curage *Detector* procéda au curage du chenal maritime et n'y constata la présence d'aucun obstacle sérieux. La saison prochaine il est probable que l'on emploiera un outillage additionnel de curage, comprenant un remorqueur et un chaland de sondage, pour se rendre compte de l'état de la partie déjà draguée du chenal de 35 pieds. Ajoutons que la *Detector* fut aussi employé à se rendre compte de l'état des parties draguées du chenal en amont et en aval de Québec.

HAUTEUR DE L'EAU

Dans le tableau suivant nous donnons les moyennes mensuelles des profondeurs d'eau disponibles dans le chenal maritime à Sorel, P.Q. On voit que les moyennes mensuelles établies pour 1928, présentent une certaine amélioration par comparaison à celles établies depuis 1920.

Années	Mai		Juin		Juillet		Août		Sept.		Oct.		Nov.		Les plus hautes		Les plus basses	
	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs
1920....	35	9	33	0	32	4	31	8	31	5	31	4	31	6	37	5	30	1
1921....	35	6	32	9	31	10	31	4	30	10	31	4	31	6	37	8	30	1
1922....	37	1	34	9	33	4	32	3	31	7	31	4	30	11	40	5	30	1
1923....	38	2	34	3	32	1	31	2	31	1	30	8	30	9	39	8	29	9
1924....	38	8	34	10	32	6	31	10	31	11	32	4	31	3	40	0	30	1
1925....	35	3	33	9	32	5	31	9	31	0	31	3	31	11	43	4	30	2
1926....	37	4	34	6	32	10	31	8	31	1	31	3	33	3	41	5	30	6
1927....	34	3	33	10	33	2	32	5	31	3	31	4	34	9	39	8	30	5
1928....	40	3	36	7	34	0	33	0	33	0	34	1	34	4	43	8	31	6

Au cours de la dernière saison la lecture la plus basse fut de 31 pieds 6 pouces en septembre.

Durant les mois de navigation les plus importants, le plan d'eau se trouva plus élevé que l'année dernière.

ACCIDENTS SURVENUS DANS LE FLEUVE SAINT-LAURENT, DURANT LA SAISON DE NAVIGATION

ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC

8 juin.—Chalutier *Manon L*, à l'entrée, s'échoua sur le côté sud du chenal, près de Contrecœur: légères avaries.

16 juin.—Vap. *Calumet*, à la sortie en partance de Montréal, ne répondit pas à son gouvernail et s'échoua sur le banc sud en dehors du chenal, près du cap Saint-Michel: pas d'avarie.

16 juin.—Vap. *Agga*, à l'entrée, passa au sud de la bouée espar noire, située à l'extrémité d'amont de la courbe de Bellmouth, et s'échoua en dehors du chenal, sur le banc sud.

8 juillet.—Vap. *Meaford*, à l'entrée, s'échoua en dehors du chenal en aval du Cap Madeleine: quelques avaries.

11 juillet.—Vap. *Idjefjord* et remorqueur *Chicoutimi* entrèrent en collision à Batiscan, alors que l'*Idjefjord* trémâtait le *Chicoutimi*: le *Chicoutimi* ne subit que de légères avaries.

25 juillet.—Vap. *Daghild*, à l'entrée, frôla un des câbles métalliques de la drague *N° 8*, qui travaillait sur le haut-fond Nipigon: pas d'avarie.

27 juillet.—Vap. *Montrose*, à l'entrée, est entré en collision avec le vap. *Rosecastle* qui sortait, à la traverse supérieure de Bécancour. L'accident était imputable au *Montrose*: les deux navires subirent des avaries considérables.

4 août.—Vap. *Laurentic*, à la sortie, entra en collision avec le vap. *Artena* qui entrait, et ce, près de la bouée 17 L, courbe N° 3, lac Saint-Pierre: les deux navires subirent quelques avaries. L'appareil à gouverner de l'*Artena* ne fonctionnait pas bien.

14 août.—Vap. *Glitra*, à la sortie, s'échoua par forte averse de pluie sur le côté nord du chenal et en dehors de celui-ci, en aval de la courbe N° 3, lac Saint-Pierre: ne subit que de légères avaries.

15 août.—Vap. *Keyvive,* à l'entrée, s'échoua en dehors du chenal, par temps de brouillard pendant qu'il mouillait près de la bouée Q-34: ne subit que de légères avaries.

3 septembre.—Vap. *Bothwell,* à l'entrée, entra légèrement en collision avec une goélette, près du pont de Québec: légères avaries seulement.

12 octobre.—Vap. *Spilsby,* à la sortie, s'échoua par bourrasque, grêle et verglas sur le banc nord du chenal, en dehors de celui-ci, en amont de Verchères: il fut renfloué deux heures après et n'avait pas subi d'avarie.

19 octobre.—Vap. *Starmount,* à l'entrée, s'échoua sur le banc nord dans les rapides Richelieu: quelques avaries.

19 octobre.—Vap. *Letitia* et *Brookton,* tous deux à la sortie, entrèrent en collision dans le lac Saint-Pierre, près de la courbe N° 2: le *Brookton* subit quelques avaries.

28 octobre.—Vap. *Iossofoglu,* à la sortie, s'est échoué en dehors du chenal en face de l'île Sainte-Thérèse, son appareil à gouverner ayant cessé de fonctionner: subit de légères avaries.

1er novembre.—Vap. *Angelo Toso,* s'est échoué en dehors du chenal dans le havre de Montréal pendant qu'il se mettait en route: pas d'avarie.

QUÉBEC À LA POINTE-AU-PÈRE

16 juin.—Vap. *Adour,* à la sortie, entra en collision avec le vap. *Newton Beech* à environ 2 milles en aval du bateau-feu de la traverse inférieure, le *Newton Beech* étant à l'ancre. L'*Adour* subit des avaries considérables et le *Newton Beech* de légères avaries.

17 juillet.—Vap. *Michael L. Embiricos,* à l'entrée, s'échoua par temps de brouillard à 2 milles au sud-ouest de la Pointe-au-Père: avaries considérables.

18 août.—Vap. *Canadian Mariner,* à l'entre, s'échoua sur le banc Red Islet par suite d'une erreur de manœuvre: avaries considérables.

4 novembre.—Vap. *Panaghis M. Hadoulis,* à l'entrée, s'échoua sur le banc nord de l'île White, par suite d'une erreur de manœuvre: avaries considérables.

On remarquera qu'aucun des accidents survenus durant la saison de navigation ne peut être attribué à un défaut du chenal maritime ou aux aides à la navigation.

SERVICE DES SIGNAUX DE LA MARINE

31 mars 1929

On a établi des stations de signaux dans le but de maintenir les communications entre les navires et la côte à l'aide de pavillons de signaux. Ce système de stations s'étend de cap Race, Terre-Neuve, et Belle-Isle jusqu'à Port-Arthur et Fort-William, Ontario, en remontant le golfe du Saint-Laurent et le fleuve de ce nom et en suivant les Grands Lacs.

Suit la liste complète de ces stations.

À L'EST DE QUÉBEC

Noms des stations	Emplacements	Milles marins, de Québec	Moyens de communication
R.—Québec	Ed. Douane	0	Téléphone.
St-Jean d'Orléans	Extrémité du quai sur le rivage	14	"
Ile-aux-Grues	Phare	32	"
L'Islet	100 yds est de l'église	40	Télégraphe.
Cap Salmon	Phare	81	Télégraphe et téléphone.
Pointe-au-Père	Ext. de terre du quai	157	Télégraphe.
Petit Métis	Phare	175	"
Matane	"	200	"
Pointe des Monts	"	219	"
Cap Chat	"	234	"
Rivière de la Martre	"	260	"
Cap de la Madelaine	"	294	"
Pointe de la Renommée	"	325	"
Cap des Rosiers	"	349	"
Cap d'Espoir	"	377	"
Pointe Maquereau	"	400	"
Pointe ouest, Anticosti	"	332	"
Pointe sud-ouest, Anticosti	"	360	"
Pointe sud, Anticosti	"	415	"
Pointe Heath, Anticosti	"	438	"
Pointe Escuminac, N.B	"	462	Téléphone.
Ile St-Paul, C.-B	Station principale	540	Téléphone et T.S.F.
Cap Ray, T.-N	Phare	553	Télégraphe.
Cap Race, T.-N	"	826	"
Pointe Amour, Labrador	"	673	Télégraphe et T.S.F.
Belle Isle	"	734	"

À L'OUEST DE QUÉBEC

Station du pont	½ mille en amont du nouveau pont de chemin de fer sur la rive sud	6	Téléphone.
St-Nicolas	Au sémaphore pour marées.	12	"
Portneuf	En face du phare	31	"
Grondines	A la tour de l'ancien moulin à vent	41	"
St-Jean-Deschaillons	Au sémaphore pour marées	45	"
Pointe-Citrouille	Au phare	55	"
Trois-Rivières	Ext. d'amont du quai Bureau	68	"
Sorel	Au milieu du quai du gouv. face au fleuve St-Laurent	100	"
Bellmouth	A environ 500 pds à l'est du feu inf. d'alig. de Contre-cœur	110	"
Cap St-Michel	En face ext. Est de l'Ile des Lauriers	125	"
Longue-Pointe	Entre les quais	134	"
R.—Montréal	A l'édifice de la Sauvegarde 92, Notre-Dame-Est	139	"

A L'OUEST DE MONTREAL

R.—Lachine, canal	Excluse n° 2	0	Téléphone.
R.—Lachine, canal	Lachine	8	"
R.—Soulanges, canal	Cascades, pointe des	21	"
R.—Soulanges, canal	Coteau Landing	33	"
R.—Cornwall	Cornwall	62	"
R.—Galops, canal	Ecluse de levage	99	Télégraphe.
R.—Welland, canal	Port Dalhousie	298	"
R.—Welland, canal	Port Colborne	321	"
R.—Soo, canal	Sault Ste-Marie, Ont	820	"

Les stations marquées R sont seulement des stations d'information. Elles ne sont pas équipées pour faire des signaux.

SERVICE DE SIGNAUX VISUELS DE LA CÔTE EST

Année budgétaire 1928-29

Les stations de signaux de la côte Est qui sont administrées par le Service de la Radio, sont placées sous la juridiction du surintendant divisionnaire de la Radio à Halifax. Les stations de radio font rapport sur les navires avec lesquels elles ont communiqué, et ces rapports sont supplémentés par d'autres rapports faisant connaître les navires aperçus des stations de signaux visuels suivantes, qui sont organisées de façon à travailler de conserve avec le Service de la Radio de la côte Est:

Ile Madeleine.—Y compris Grindstone, l'île Amherst, Baie Pleasant, Grosse Isle, et Etang-du-Nord. Par T.S.F. communique avec Sydney.

Ile St. Paul.—Agent de signaux à vacation partielle. Par T.S.F. communique avec Sydney.

Baie Aspy.—Agent de signaux à vacation partielle. Par ligne terrestre communique avec Sydney.

Ile Scatari.—Agent de signaux à vacation partielle. Par ligne terrestre et par téléphone communique avec Sydney.

Pointe Flat.—Agent de signaux à vacation partielle. Par ligne privée de téléphone communique avec Sydney.

Pointe Tupper.—Agent de signaux à vacation partielle. Par ligne terrestre communique avec Sydney; des rapports concernant les glaces sont envoyés à Canso.

Sydney, C.B.—Les devoirs d'agent de signaux sont assumés par le capitaine MacKenzie, surintendant des pilotes, qui, à réception des rapports, les étudie et s'il y a lieu, les transmet aux bureaux principaux d'Halifax et de Québec.

Halifax, N.-E.—Cette station qui se trouve à la citadelle, maintient une veille continuelle et se tient en communication directe avec la station de signaux et de radio de Chebucto Head, au moyen d'une ligne de téléphone privée qui a été installée au cours de cette année. Dans le rapport annuel du ministère on fait connaître, en résumé, le nombre des navires qui ont été signalés par la station de la citadelle.

Chebucto Head.—Cette station se trouve à l'entrée du havre d'Halifax, et fait rapport, de tous les navires qui passent, à la station de signaux de la citadelle. A cette station on emploie, à vacation complète, deux agents de signaux pour signaux visuels. Une station radiogoniométrique se trouve au même endroit, et elle fournit des rapports concernant tous les navires avec lesquels elle a communiqué par T.S.F., navires dont elle fait connaître la position et l'heure probable de leur arrivée. Afin de pouvoir communiquer la nuit avec les navires non pourvus de T.S.F., cette station possède des appareils pour signaux optiques lumineux.

Bateau-phare de Sambro Head.—Ce bateau-phare maintient une veille continuelle, afin de faire rapport à Chebucto Head de tous les navires qui passent, et qui ne sont pas pourvus de T.S.F.

St-Jean, N.-B.—La station de Signaux à St-Jean est située dans l'édifice de la Douane, et elle est reliée par téléphone à la station radiogoniométrique de Red Head. On y emploie deux commis à vacation complète pour signaux.

Bateau-phare "Lurcher".—Fait rapport par T.S.F. à Red Head, St. Jean, sur tous les navires qu'il a hélés ou aperçus.

Ile Seal.—Un commis de signaux à vacation partielle fait rapport par T.S.F. à Red Head, St-Jean, sur tous les navires qu'il a hélés ou aperçus.

Ile Partridge.—Un agent de signaux à vacation partielle. Communique par téléphone avec St-Jean, N.-B.

RÉSUMÉ RELATIF À CE SERVICE

1. Les stations signalent le mouvement des navires à Montréal et à Québec.

2. Quotidiennement elles signalent les conditions du temps à Montréal et à Québec.

3. A Montréal et à Québec on publie quotidiennement des bulletins qui font connaître l'état du temps et des glaces et le mouvement des navires.

4. A Montréal et Québec on publie quotidiennement des bulletins qui font connaître la profondeur de l'eau sur divers points du chenal maritime du fleuve Saint-Laurent.

5. Les bureaux du service des signaux à Montréal et à Québec sont ouverts jour et nuit afin de renseigner le public au sujet de diverses questions concernant le monde maritime.

6. Le service télégraphique que le département des Travaux publics entretient sur la rive nord du golfe Saint-Laurent fait connaître au service des signaux à Québec le mouvement des navires de cabotage.

7. L'élevateur à grain que le gouvernement possède à Port-Colborne, fait rapport à Montréal de l'arrivée et du départ des navires que l'on emploie pour transporter le grain sur les Grands Lacs.

8. Les receveurs des douanes à Fort-William et Port-Arthur, font rapport à Montréal de l'arrivée et du départ des navires que l'on emploie pour le transport du blé canadien.

9. Les receveurs des douanes à tous les ports de mer du fleuve et du golfe Saint-Laurent et à ceux sur la côte de l'Atlantique, signalent les arrivées et les départs des navires transatlantiques.

10. Les agents du Lloyd à Québec sont informés quotidiennement du mouvement des navires océaniques de commerce arrivant dans des ports de la province de Québec ou en partant.

Bris des glaces, 1928-1929

RAPPORT DE M. N. B. MCLEAN, ASSISTANT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, SUR LES TRAVAUX EXÉCUTÉS DANS LE FLEUVE ST-LAURENT, AU COURS DE L'HIVER DE 1929, PAR LE DR. HOWARD T. BARNES, AUX FINS DE REMÉDIER À L'OBSTACLE À LA NAVIGATION QUE PRÉSENTE LA GLACE.

Au printemps de 1928 des inondations survinrent à Montréal et dans son voisinage, qui causèrent beaucoup de dégâts et d'incommodité, tout en étant malsaines du fait qu'elles refoulèrent vers l'amont le contenu des égouts.

Aussi, le ministère reçut-il un certain nombre de lettres et de pétitions, demandant l'amélioration de cet état de choses, et que l'on prit les mesures voulues afin que les innondations ne se reproduisent plus dans de telles conditions.

Or, comme il était dit que des moyens employés par le Dr Barnes, aux fins de modifier l'état de la glace, par l'emploi de la thermite, etc., avaient fourni les résultats les plus heureux relativement à des usines productrices d'énergie électrique, etc., et comme aussi la Chambre de Commerce de Montréal demandait que l'on fournisse l'occasion de démontrer ce qui pourrait être fait dans ce sens, sur le Saint-Laurent, je fus d'avis, ainsi que les autres officiers du personnel du Service du chenal maritime, qu'il serait non seulement avantageux pour ce chenal, mais aussi pour tout le pays, que l'on ait recours aux progrès de la science afin de libérer de glace le St-Laurent plus tôt que d'habitude, ce qui empêcherait la formation d'embâcles et les inondations qui en résultent, tout en diminuant considérablement le travail des navires brise-glace; ceci, pourvu que l'entreprise de libération susdite ne soit que raisonnablement coûteuse.

Afin donc de s'assurer si une amélioration était possible, le ministère décida de permettre au Dr Barnes de démontrer l'efficacité de sa méthode d'amélioration concernant la glace du fleuve.

Il était bien entendu que les travaux à entreprendre seraient purement d'expérimentation. En conséquence, on signa un contrat avec le Dr Barnes, d'après lequel il entreprendrait les travaux nécessaires, les frais qu'ils occasionneraient ne devant pas dépasser $60,000. Dans cette somme devaient être compris tous les versements de fonds à faire au Dr Barnes, tant pour les services qu'il rendrait que pour les matériaux qu'il emploierait, et l'équipement dont on pourrait avoir besoin et que le ministère commanderait au nom de ce savant.

D'après ce contrat, le Dr Barnes convint de "brûler" le chenal du fleuve Saint-Laurent de façon à permettre le libre passage de l'eau, et d'ouvrir à la surface de la glace des solutions de continuité éliminant toute résistance, afin d'empêcher la formation d'embâcles au moment de la débâcle au printemps.

La majeure partie du travail devait être exécutée entre Sorel et Lanoraie, et entre Varennes et la Longue-Pointe, points où se forment les principales embâcles qui causent le refoulement des eaux de crue vers Montréal. Il fut aussi entendu que l'on ouvrirait un chenal étroit dans la glace entre Lanoraie et Varennes, où n'existe pas une masse considérable de glace de fond, contre laquelle il faudrait agir pour éliminer la pression de la glace au moment de la débâcle du printemps.

Le Dr. Barnes exécuta les susdits travaux durant les mois de janvier, février et mars, alors que l'on attaqua la glace avec de la thermite, carbure de calcium et chlorure de calcium. Les points d'attaque de la glace furent quelque peu changés si l'on tient compte du projet initial, et cela fut dû à la nature de la glace qu'il fallait attaquer; aussi exécuta-t-on quelques travaux de la nature susdite entre Vickers et la Longue-Pointe et aussi entre Sorel et les îles de Sorel.

Lorsque l'attaque chimique de la glace fut achevée on put ouvrir certaines parties du fleuve en employant des brise-glace, n'ayant constaté aucune différence sensible entre la glace des parties attaquées et de celles qui ne le furent pas.

Conséquemment, on fut déçu par les résultats fournis par l'emploi de la thermite, etc., et tant qu'une autre méthode efficace n'aura pas été trouvée, il faudra se fier au brise-glace comme dans le passé, afin d'empêcher la formation d'embâcles et de libérer le fleuve au printemps.

Bien que les résultats obtenus par l'emploi de la thermite, etc., dans le fleuve Saint-Laurent aient été décevants, cela ne veut pas dire toutefois, que cette méthode d'attaque de la glace serait mauvaise lorsque employée dans le voisinage d'usines hydro-électriques, surtout lorsqu'il y existerait de l'eau courante immédiatement en aval du point d'attaque de la glace qui, brisée par l'action des produits chimiques, serait emportée au fil de l'eau.

Il est certain cependant qu'il est impossible dans le fleuve Saint-Laurent, de se passer de brise-glace pour empêcher la formation d'embâcles sur certains points et pour libérer les eaux de ce fleuve aussi loin que possible en amont de Québec.

Cette façon de libérer le fleuve empêche les crues et assure une plus longue durée à la saison de la navigation. Ce genre de travail ne peut être exécuté par aucune autre méthode connue. On compte que lorsque les deux nouveaux brise-glace que l'on construit actuellement seront mis en service, on obtiendra de bien meilleurs résultats, dans l'ordre de choses qui nous occupe, entre Montréal et Québec.

RAPPORT DE MONSIEUR A. LAFLÈCHE, INGÉNIEUR DU CHENAL MARITIME DU FLEUVE ST-LAURENT, CONCERNANT LES TRAVAUX EFFECTUÉS PAR LES VAPEURS BRISE-GLACE "MIKULA" ET "LADY GREY", DURANT L'HIVER 1928-1929.

A la fermeture de la saison de navigation de 1928, le temps fut relativement doux et il n'y avait plus que peu de navires qui désiraient gagner la mer.

Le *Lady Grey* prit son poste à Trois-Rivières le 22 novembre, où il fut suivi par le *Bellechasse* le 3 décembre, pour prendre charge du trafic maritime sur cette partie du fleuve; quant au *Mikula* et au *Montcalm,* ils étaient alors à

Québec où ils attendaient des ordres afin de se porter en cas de besoin sur tel point du voisinage qui leur serait désigné.

Le *Bellechasse* escorta le vapeur *Boreas* depuis le lac Saint-Pierre jusqu'à Québec, le 8 décembre, et le lendemain le *Lady Grey* rendit le même service au vapeur *Rein* qui était le dernier à partir. Le 11 décembre le *Lady Grey* convoya le *Boreas* et le *Rein* jusqu'à Murray Bay et le jour suivant il retournait à Québec.

Un pont de glace se forma aux îles de Sorel le 8 janvier, un autre à la ligne de transmission en amont de Trois-Rivières le 11 janvier, et le 14 janvier le fleuve se trouvait pris entre Trois-Rivières et Montréal.

Durant l'hiver il ne se forma que deux embâcles de glace au pont de Québec. Le *Mikula* et le *Lady Grey* les firent disparaître facilement. Le second de ces navires fit deux voyages à Portneuf pour tracer des sillons dans la glace des battures.

Le fleuve resta libre de glace tout l'hiver jusqu'en amont de la ligne de transmission à Trois-Rivières.

Le 3 mars à environ $\frac{3}{4}$ de mille de la ligne de transmission à Trois-Rivières, le *Mikula* commença à briser la glace à la partie amont du fleuve. Le 10 mars le chenal se trouvait ouvert sur environ trois quarts de mille en aval de la courbe de Yamachiche dans le lac Saint-Pierre. A cette dernière date le *Mikula* fut envoyé à Québec afin de surveiller le pont de glace qui s'y forme au cas où les glaçons des battures soulevés par les marées de vive eau tendraient à y former une embâcle. Le 11 mars le *Lady Grey* appareilla de Québec vers l'amont pour élargir la tranchée dans les glaces qu'avait fait le *Mikula*. Le 18 mars le *Mikula* avait commencé à travailler au lac Saint-Pierre, et le 20 mars les éléments emportèrent une des ailes de son hélice de babord. Ceci obligea ce bâtiment à retourner à Québec pour entrer au bassin et y faire remplacer l'aile d'hélice qui manquait. Le 26 mars, les travaux furent de nouveau repris dans le lac Saint-Pierre et le 30 mars on arriva à Sorel. A cette même date une autre aile d'hélice fut emportée. Or, comme il était important que le travail fut activé le *Mikula* continua à travailler à environ demi-vitesse, et le 5 avril, il était parvenu à briser la glace épaisse, et en embâcles, sur un parcours de 4 milles entre Sorel et Lanoraie. Le 6 avril comme tout allait mieux, ce navire fut envoyé à Québec pour se préparer à entreprendre son service de patrouille dans les glaces du golfe. Le 8 avril ce qui restait de l'embâcle à Lanoraie, partie au fil de l'eau, et deux jours après, c'est-à-dire le 19 avril, le *Lady Grey* put en eau libre gagner Montréal.

Le 26 mai, en conformité d'ordres reçus, le *Lady Grey* était désigné pour ouvrir à la navigation, le fleuve Saguenay. En conséquence, ce bâtiment quitta Québec le 27 mai, et il arriva à Tadoussac le lendemain matin. Le fleuve Saguenay fut ouvert à la navigation à partir de deux milles en amont de la Baie Saint-Jean, jusqu'à 2 milles en aval du cap Est, soit sur une distance de 19 milles marins, le travail ayant été exécuté entre le 28 avril et le 1er mai. En conséquence, la baie Saint-Jean et la baie des Ha-Ha étaient libres de glace, et les navires pouvaient accoster à leur quai. En amont du cap Est, le fleuve était libre depuis quelque temps. Le premier navire à arriver fut le *Saguenay* qui arriva à Tadoussac le 2 mai, c'est-à-dire le jour après que le *Lady Grey* eut achevé son travail.

PROFONDEUR MOYENNE, pour chaque mois, dans le chenal de 27½ pieds (27½ pieds à l'étiage ordinaire) d'après l'échelle d'eau de Sorel de mai à novembre chaque année.

Années	Mai		Juin		Juillet		Août		Sept.		Oct.		Nov.		Maximum		Minimum	
	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs	pds	pcs
1897....	35	6	32	6	30	3	29	3	28	0	27	0	27	6	37	0	26	4
1898....	31	6	30	9	29	8	28	2	28	2	28	3	28	6	32	1	26	9
1899....	36	2	31	9	30	3	28	6	27	6	28	0	27	9	37	9	26	9
1900....	33	6	30	9	30	6	29	6	28	1	28	9	29	2	35	9	27	4
1901....	34	3	31	10	29	2	28	3	27	7	27	4	27	3	36	3	26	6
1902....	32	2	32	2	32	2	29	4	28	1	28	1	29	0	34	1	27	6
1903....	33	0	30	11	30	5	29	5	28	4	29	0	27	11	32	8	26	11
1904....	36	3	34	5	30	9	29	5	29	5	30	4	29	3	37	4	28	1
1905....	31	10	30	8	29	7	29	0	28	0	28	5	28	1	33	6	27	1
1906....	32	4	31	5	29	3	27	11	27	3	27	4	27	6	33	3	26	9

PROFONDEUR MOYENNE, pour chaque mois, dans le chenal de 30 pieds (30 pieds aux plus basses eaux de 1897)

1907....	37	1	35	9	34	3	32	10	32	4	32	9	33	7	38	3	31	10
1908....	41	5	37	10	33	10	32	10	32	0	31	0	30	6	42	4	30	0
1909....	40	6	37	6	33	10	33	2	32	7	32	4	31	6	42	7	30	11
1910....	35	7	34	5	32	3	31	7	31	6	31	6	31	7	37	1	30	11
1911....	36	6	34	6	32	1	31	3	30	9	30	2	30	3	38	1	29	4
1912....	37	9	37	6	33	6	32	8	32	6	32	6	34	9	40	11	31	3
1913....	37	0	34	4	32	8	31	10	31	6	32	1	32	7	38	6	31	1
1914....	35	2	33	0	32	4	31	4	31	3	30	11	31	0	36	10	30	3
1915....	34	7	32	6	31	6	31	4	31	1	30	11	30	8	37	4	30	1
1916....	38	9	37	2	34	0	32	5	31	7	31	9	31	10	40	0	30	9
1917....	36	8	36	6	34	10	33	6	32	3	32	6	33	0	38	2	31	3
1918....	36	1	34	1	33	10	32	0	32	3	33	7	34	11	38	1	31	3
1919....	39	7	36	7	33	5	32	4	32	3	32	8	33	5	41	1	31	3
1920....	35	9	33	0	32	4	31	8	31	5	31	4	31	6	37	5	30	1
1921....	35	6	32	9	31	10	31	4	30	10	31	4	31	6	37	8	30	1
1922....	37	1	34	9	33	4	32	3	31	7	31	4	30	11	40	5	30	1
1923....	38	2	34	3	32	1	31	2	31	1	30	8	30	9	39	8	29	9
1924....	38	8	34	10	32	6	31	10	31	11	32	4	31	3	40	0	30	1
1925....	35	3	33	9	32	5	31	9	31	0	31	3	31	11	43	4	30	2
1926....	37	4	34	6	32	10	31	8	31	1	31	3	33	3	41	5	30	6
1927....	34	3	33	10	33	2	32	5	31	3	31	4	34	9	39	8	30	5
1928....	40	3	36	7	34	0	33	0	33	0	34	1	34	4	43	8	31	6

COÛT DU CHENAL MARITIME À VENIR JUSQU'À CE JOUR

TABLEAU montrant le coût total des dragages, et de l'outillage, et les quantités des matériaux dragués jusqu'au 31 mars 1929

—	Coût des dragages	Dépenses: outils, ateliers, levés, etc.	Quantités draguées
	$ c.	$ c.	Yards Cubes
COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL, 1851 À 1888			
Dragage de Montréal au Cap-à-la-Roche, à 27½ pieds aux basses eaux ordinaires et du Cap-à-la-Roche à Québec, 27½ pieds à mi-marée	3,402,494 35	534,809 65	19,865,693
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS			
Dragage comprenant l'élarg. et le nett. du chenal, creusage du Cap-à-la-Roche au Cap Charles à 27½ pieds aux basses eaux ordin. et dragage aux Grondines, à Lotbinière et à Ste-Croix, 1889 au 30 juin 1899	839,583 08	486,971 79	3,558,733
PROJET DE 1899			
Dragage: chenal entre Montréal et Québec à 30 pieds, à l'étiage extrême de 1897; aussi élargissement à une largeur minimum de 450 pieds, et redressement—			
Exercice 1899–1900	100,191 91	265,270 78	1,107,894
" 1900–1901	136,680 83	287,040 04	2,479,385
" 1901–1902	185,429 80	479,731 47	3,098,350
" 1902–1903	255,776 55	277,703 50	6,544,605
" 1903–1904	276,958 59	308,765 44	4,619,260
MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES			
Y compris travaux en aval de Québec—			
Exercice 1904–1905	311,087 93	277,225 69	2,716,220
" 1905–1906	431,768 30	317,327 37	4,047,530
" 1906–1907 (1er juillet 1906 au 31 mars 1907)	302,677 37	275,003 61	3,001,010
" 1907–1908	478,209 66	417,390 22	4,831,875
" 1908–1909	497,686 03	340,861 86	5,896,737
" 1909–1910	572,950 71	321,375 80	6,354,285
" 1910–1911	576,838 02	488,248 88	5,600,050
" 1911–1912	588,697 60	499,799 58	4,509,904
" 1912–1913	663,229 74	702,071 86	6,929,344
" 1913–1914	895,235 59	740,664 26	6,140,867
" 1914–1915	1,036,846 65	549,369 91	6,225,143
" 1915–1916	976,622 03	809,443 95	8,462,957
" 1916–1917	1,030,550 60	353,152 12	7,800,555
" 1917–1918	618,399 69	156,112 57	2,517,376
" 1918–1919	350,152 92	82,480 60	628,060
" 1919–1920	422,107 05	132,747 20	517,305
" 1920–1921	446,134 85	151,422 99	715,895
" 1921–1922	464,660 74	102,710 14	1,167,100
" 1922–1923	465,236 80	446,933 08	793,350
" 1923–1924	550,612 71	130,481 97	1,314,050
" 1924–1925	557,863 56	333,345 19	1,373,420
" 1925–1926	996,554 42	600,199 42	2,754 770
" 1926–1927	1,240,044 98	343,901 27	3,146,125
" 1927–1928	1,369,075 54	548,716 68	3,258,320
" 1928–1929	1,368,885 97	525,225 13	2,627,985
Totaux au 31 mars 1929	22,409,244 57	12,286,504 02	134,604,153

PROGRÈS des travaux de dragage jusqu'à la fin de la saison 1928. Projet de 30 pieds

Localités	Distance en milles anglais	Longueur totale à draguer	Longueur draguée en 1928	Longueur draguée du chenal de 30 pieds	Longueur restant à draguer
	milles	milles	milles	milles	milles
Division 1—					
Montréal à Sorel	45	22·90	.....	22·90	Travail achevé
Division 2—					
Sorel à Batiscan	36	12·45	.....	12·45	"
Division 3—					
Lac St-Pierre	20	18·00	.....	18·00	"
Division 4—					
Batiscan à Québec	59	10·05	.....	8·85	1·20
Division 5—					
Québec à la Traverse	60	4·65	.....	4·65	Travail achevé
Totaux	220	68·05	.....	66·85	1·20

PROGRÈS des travaux de dragage jusqu'à la fin de la saison 1928. Projet de 30 pieds

Localités	Longueur des dragages en milles		Yards cubes restant à draguer
	A exécuter	Exécutés	
Division 1—	milles	milles	
Longueuil, haut-fond	.....	1·10	
Longue-Pointe à Pointe-aux-Trembles	.....	5·05	
Ile Ste-Thérèse	.....	0·40	
Varennes au Cap St-Michel	.....	3·00	
Cap St-Michel à Verchères	.....	4·50	
Verchères, traverse	.....	1·10	
Verchères à Contrecœur	.....	1·70	
Contrecœur, chenal	.....	6·05	
Total	.....	22·90	
Division 2—			
Sorel à l'Ile-de-Grâce	.....	4·40	
Ile-à-la-Pierre	.....	1·10	
Ile-aux-Raisins, traverse	.....	0·25	
Lac St-Pierre (*voir* division 3)	.....	.....	
Port St-François	.....	0·50	
Trois-Rivières	.....	0·50	
Cap de la Madeleine à Bécancour	.....	1·55	
Bécancour à Champlain	.....	2·25	
Champlain à Pointe-Citrouille	.....	1·30	
Batture Perron	.....	0·60	
Total	.....	12·45	
Division 3—			
Lac St-Pierre	.....	18·00	
Total	.....	18·00	
Division 4—			
Batiscan à Cap Levrard	.....	3·00	
Cap-à-la-Roche, chenal du	.....	2·05	
Pouilier Rayer	.....	1·20	
Cap Charles	.....	0·90	
Grondines	.....	0·80	
Lotbinière	.....	0·40	
Cap-Santé	.....	0·20	
Ste-Croix	0·60	0·30	300,000
St-Augustin	0·60	.....	500,000
Totaux	1·20	8·85	800,000
Division 5—			
Québec à la Traverse	.....	4·65	550,000
Totaux	.....	4·65	550,000
Totaux	1·20	66·85	1,350,000

PROGRÈS des travaux de dragage jusqu'à la fin de la saison 1928. Projet de 35 pieds

Localités	Distance en milles anglais	Longueur totale à draguer	Longueur draguée en 1928	Longueur totale draguée du chenal de 35 pieds	Longueur restant à draguer
Division 1—	milles	milles	milles	milles	milles
Montréal à Sorel	45	26·80	0·25	24·47	2·33
Division 2—					
Sorel à Batiscan	36	20·44	2·14	13·63	6·81
Division 3—					
Lac St-Pierre	20	18·32	0·18	17·80	0·52
Division 4—					
Batiscan à Québec	59	15·54	0·08	0·13	15·41
Division 5—					
Québec à Cap-aux-Oies (chenal nord)	70	10·79	0·92	4·49	6·30
Totaux	230	91·89	3·57	60·52	31·37

PROGRÈS des travaux de dragage jusqu'à la fin de la saison 1928. Projet de 35 pieds

Localités	Longueur des dragages en milles		Ce qui reste à exécuter en yards cubes	Dragages exécutés en yards cubes
	A exécuter	Exécutés		
	milles	milles		
Division 1—				
Longueuil, haut-fond	1·60	0·28	363,529	357,925
Longue-Pointe, traverse	.....	0·47	.....	394,300
Longue-Pointe, courbe	0·12	1·20	447,466	786,415
Pointe-aux-Trembles, chenal	.....	3·07	.....	1,239,975
Ile Ste-Thérèse, chenal	.....	1·12	.....	358,950
Varennes, courbe	.....	2·14	.....	2,666,560
Cap St-Michel, courbe	.....	0·56	.....	176,500
Cap St-Michel à Verchères	.....	4·72	.....	2,048,850
Verchères, traverse	.....	0·72	.....	306,595
Verchères à Contrecœur	.....	1·91	.....	1,157,700
Contrecœur, chenal	.....	8·28	.....	5,159,028
Lanoraie à Sorel	0·61	.....	159,215	.....
Totaux, division 1	2·33	24·47	970,210	14,652,798
Division 2—				
Sorel à l'Ile-de-Grâce	0·58	4·40	523,381	3,186,679
Ile-à-la-Pierre	.....	2·11	.....	983,660
Ile-aux-Raisins	.....	2·09	.....	974,094
Port St-François	0·20	0·90	256,695	924,390
Trois-Rivières	0·61	0·11	500,532	32,660
Cap de la Madeleine à Bécancour	2·40	.....	1,348,578	.....
Bécancour à Champlain	0·87	1·35	684,000	949,210
Champlain à Pte-Citrouille	0·92	2·67	1,237,646	1,394,710
Batture Perron	1·23	.....	684,600	.....
Totaux, division 2	6·81	13·63	5,235,432	8,445,403
Division 3—				
Lac St-Pierre	0·52	17·80	530,320	11,966,832
Totaux, division 3	0·52	17·80	530,320	11,966,832
Division 4—				
Batiscan au Cap Levrard	4·48	.....	2,386,168	.....
Cap Levrard	1·27	.....	781,666	.....
Cap-à-la-Roche	2·06	.....	1,836,859	.....
Cap Charles, chenal	1·91	0·13	996,291	81,125
Grondines	0·83	.....	513,332	.....
Lotbinière	0·47	.....	321,480	.....
Cap Santé	1·51	.....	655,561	.....
Ste-Croix	1·47	.....	798,518	.....
St-Augustin	1·41	.....	826,207	.....
Totaux, division 4	15·41	0·13	9,116,082	81,125
**Division 5—*				
Québec à Cap-aux-Oies (chenal nord)—				
Batture Madame, banc	4·43	0·11	3,716,306	66,100
(Sable ouest et haut-fond du passage Est)	1·87	4·38	1,854,270	17,855,253
Totaux division 5	*6·30	*4·49	5,570,576	17,921,353
Totaux	31·37	60·52	21,422,620	53,067,511

*Ce chenal que l'on drague jusqu'à une largeur de 500 pieds est actuellement praticable pour les navires, sa profondeur d'eau étant de 25 pieds, on lui conservera cette largeur jusqu'à ce qu'on l'ait creusé jusqu'à 35 pieds de profondeur; ultérieurement on lui donnera 1,000 pieds de largeur.

La longueur en milles est donnée en considérant la largeur de 500 pieds.

RÉSUMÉ des travaux de la flotte de dragage, exécutés durant l'année budgétaire terminée le 31 mars 1929

Dragues	Localités draguées	Journées de travail	Heures de travail: journée de 24 heures	Heures de dragages effectifs	Nombre de chalands remplis	Quantités des dragages en yards cubes (mesurage par chaland)	Profondeur des dragages aux bases eaux	Largeur en pieds	Nature du sol	Observations
							pds	pds		
Drague N° 1	Cap à la Roche, courbe	86	1,788	861½	407	40,700	31½	75	Argile schisteuse brisée.	Nettoyage et élargissement.
	Totaux	86	1,788	861½	407	40,700				
Drague N° 3	Longue-Pte, courbe	9	168	132	64	8,960	31½–34	250	Sable et gravier	Elargissement.
	Longue-Pte, traverse	45	930	766¾	331	46,340	36½	200	Argile et pierres	Elargissement.
	Champlain, supr, route	106	2,196	1,466	499	76,150	36½	275	Argile, pierres et sable.	
	Totaux	160	3,294	2,364¾	894	131,450				
Drague N° 4	Longueuil, ht fond	32	666	531	56	11,200	23–25	300	Argile, pierres, arg. sch., tuf et blocs roulés.	Elargissement.
	Longue-Pte, courbe	16	318	126½	17	3,300	36½	250	Argile, pierres, roche massive.	Elargissement.
	Champlain, chenal	83	1,716	1,336½	799	152,910	36½	225	Argile, sable et pierres.	Elargissement partiel à Pointe-Citrouille.
	Sorel à Ile-de-Grâce	10	204	145½	79	16,590	36½	225	Argile.	
	Totaux	141	2,904	2,139½	951	184,000				
Drague N° 5	Forsyth, ht fond	29	606	372½	25	5,000	36½	200	Pierres et tuf	Elargissement.
	Longue-Pte, courbe	16	336	54	13	2,600	36½	250	Argile, pierres et roches massives.	Elargissement.
	Cap Charles, chenal	110	2,262	1,247½	378	47,250	34–36½	225	Argile schisteuse, compacte et tuf.	
	Totaux	155	3,204	1,674	416	54,850				
Drague N° 8	Récif Madame, ht fd.	20	216	153¾	55	27,500	36½	500	Argile et pierres.	
	Sorel à Ile-de-Grâce	78	858	446¾	286	90,375	36½	225	Argile.	
	Totaux	98	1,074*	600	341†	117,875				

Drague N° 12.....	Port St-François.....	135	2,796	1,583	1,038	233,305	36½	250	Argile, pierres et blocs roulés.	
	Longue-Pte, courbe....	19	402	269	128	26,880	36½	250	Argile et pierres.....	Elargissement.
	Totaux....	154	3,198	1,852	1,166	260,185				
Drague N° 13.....	Poulier à Gagnon.....	49	990	784¼	257	50,175	36½	250	Tuf, pierres et argile schisteuse.	
	Nicolet, traverse.....	78	1,614	1,207	609	152,250	36½	225	Argile et pierres.....	Elargissement partiel.
	Cap St-Michel, courbe	33	702	279	196	49,000	36½	75	Argile.....	Elargissement.
	Totaux.....	160	3,306	2,270¾	1,062	251,425				
Drague N° 14.....	Champlain, chenal....	132	2,724	2,098	817	366,000	36½	225	Argile, tuf, sable et pierres.	
	Totaux.....	132	2,274	2,098	817	366,000				
Drague N° 15.....	Champlain, chenal....	114	2,364	1,911¾	527	216,700	46½	225–250	Argile, pierre, arg. sch. et tuf.	
	Totaux.....	114	2,364	1,191¾		216,700				
Drague N° 16.....	Chenal nord, sable ouest.	151½	3,312	2,260	1,402	1,004,800	36½	500	Sable, argile et pierres.	
	Totaux.....	151½	3,312	2,260	1,402	1,004,800				
	Total des yds. cubes dragués.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,627,985		

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES—CHENAL MARITIME DU FLEUVE ST-LAURENT

Classification des dépenses pour l'année budgétaire terminée le 31 mars 1929

Navires	Combustible	Salaires	Pension	Fournitures et matériaux	Réparations et main-d'œuvre	Montants des dépenses générales et de bureau, etc.	Dépense pour chaque navire	Dérocheuse à pilon et dérocheuse de levage, service des dragues à élévateur	Chalands pour charbon	Service de remorquage	Service d'inspection, de remorquage, de curage, etc.	Coût total de l'exploitation de chaque drague et de l'outillage durant l'année financière
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Drague N° 1	5,793 93	16,017 97	4,446 40	6,840 18	10,267 58	3,879 08	47,245 14	4,890 06	6,197 41	40,71 999	9,063 91	108,116 51
Remorqueur "Varennes"	3,686 63	9,739 55	2,776 80	1,900 58	19,273 10	3,343 33	40,719 99	.....	.....	.....	.....	.....
Drague N° 3	7,983 94	20,964 97	5,848 20	7,340 45	8,347 43	4,515 87	55,000 86	4,890 07	6,197 41	25,047 38	9,063 91	100,199 63
Remorqueur "Iberville"	3,536 63	11,568 74	3,433 35	1,797 66	2,654 51	2,056 49	25,047 38	.....	.....	.....	.....	.....
Drague N° 4	9,689 46	19,639 43	5,376 20	7,163 70	21,030 26	5,626 30	68,525 35	4,890 07	6,197 41	30,993 10	9,063 91	119,669 84
Remorqueur "Lavaltrie"	5,484 06	10,881 25	3,361 95	2,595 50	6,125 65	2,544 69	30,993 10	.....	.....	.....	.....	.....
Drague N° 5	8,316 51	19,989 52	5,490 20	12,327 54	12,123 24	5,210 18	63,457 19	4,890 07	6,197 41	25,499 12	9,063 91	109,107 70
Remorqueur "Contrecœur"	4,357 72	10,086 78	2,991 10	2,402 34	3,567 60	2,093 58	25,499 12	.....	.....	.....	.....	.....
Drague N° 8	11,652 71	26,647 58	7,239 25	2,3231 49	16,000 76	7,582 80	92,354 49	.....	6,197 42	36,645 84	9,063 91	144,261 66
Chaland à clapets N 4	4,236 31	8,515 98	2,228 15	5,694 49	12,962 10	3,008 81	36,645 84	.....	.....	.....	.....	.....
Drague N° 12	12,982 40	22,752 41	6,472 90	13,738 23	22,080 50	6,979 46	85,005 90	4,890 07	61,97 41	27,891 28	9,063 91	133,048 57
Remorqueur "Lac St. Pierre"	4,776 86	10,743 84	3,327 82	2,589 27	4,163 46	2,290 03	27,891 28	.....	.....	.....	.....	.....
Drague N° 13	12,426 38	22,603 44	6,430 60	9,838 18	20,883 74	6,456 70	78,639 04	4,890 07	6,197 42	29,962 13	9,063 91	128,752 57
Remorqueur "Laviolette"	4,991 06	8,983 64	2,723 80	3,096 49	7,707 09	2,460 05	29,962 13	.....	.....	.....	.....	.....
Drague N° 14	13,285 45	23,266 53	6,607 20	17,380 88	24,035 13	7,565 24	92,140 43	4,890 07	6,197 42	27,838 52	9,063 91	140,130 35
Remorqueur "Becancour"	5,580 83	11,441 90	3,524 15	2,673 03	2,332 93	2,285 68	27,838 52	.....	.....	.....	.....	.....
Drague N° 15	12,433 12	22,635 17	6,342 90	13,624 45	27,113 67	7,348 24	89,497 55	4,890 07	6,197 42	23,395 97	9,063 91	133,044 92
Remorqueur "Deschaillons"	4,583 85	9,518 48	2,907 40	1,931 14	2,534 18	1,920 92	23,395 97	.....	.....	.....	.....	.....
Drague N° 16	20,238 07	38,123 29	10,549 47	25,228 85	38,975 41	11,907 60	145.022 69	.....	6,197 42	92,270 19	9,063 92	252,554 22
Chaland à clapets N° 1	9,016 37	14,614 02	4,489 70	4,437 63	2,885 99	3,239 45	38,683 16	.....	.....	.....	.....	.....
Chaland à clapets N° 3	9,963 63	14,770 48	4,482 80	6,223 08	13,774 25	4,399 79	53,587 03	.....	.....	.....	.....	.....
Chaland de sondage (En commun également entre les dragues)	.....	.....	.....	40 75	137 69	15 96	194 40	.....	.....	.....	.....	.....
Vap. "Dectector" (En commun également entre les dragues)	9,472 75	16,801 43	5,467 35	6,558 64	3,880 38	3,773 04	45,953 69	.....	.....	.....	.....	.....
Remorqueur "Carmelia" (En commun également entre les dragues)	2,517 15	6,138 10	1,580 90	1,142 34	2,435 59	1,235 65	15,049 73	.....	.....	.....	.....	.....
Remorqueur "Lanoraie" (En commun également entre les dragues)	4,902 80	9,553 69	2,631 09	3,476 99	6,459 43	2,417 29	29,441 29	.....	.....	.....	.....	.....
Chaland pr charbon N° 5 (En commun également entre les dragues)	224 90	5,726 17	2,048 40	754 40	996 17	872 13	10,622 17	.....	.....	.....	.....	.....
Chaland pr charbon N° 6 (En commun également entre les dragues)	5,432 80	11,438 00	3,173 98	2,945 60	4,845 44	2,489 90	30,325 72	.....	.....	.....	.....	.....
Chaland pr charbon N° 7 (En commun également entre les dragues)	759 86	7,835 97	1,738 35	1,449 81	7,515 91	1,726 36	2,102 26	.....	.....	.....	.....	.....
Dérocheuse N° 1 (En commun également entre les dragues)	3,000 22	8,716 55	2,309 20	10,292 31	4,866 31	2,610 59	31,795 68	.....	.....	.....	.....	.....
Dérocheuse de levage N° 5 (En commun également entre les dragues)	686 26	3,484 97	876 00	881 65	794 59	601 40	7,324 87	.....	.....	.....	.....	.....
1, 3, 4, 5, 12, 13, 14 et 15.	201,985 56	423,199 95	120,875 61	199,597 65	310,770 59	112,456 61	1,368,885 97	39,120 55	61,974 15	360,263 52	90,639 11	1,368,885 97

TABLEAU synoptique des dragages, des localités et du coût par yard cube

Dragues	Coût total de l'exploitation de chaque drague et de son outillage durant l'année	Nombre de jours d'exploitation de chaque drague	Coût quotidien d'exploitation des dragues et de leur outillage	Nombre de jours de travail dans chaque localité	Coût des travaux par localité	Coût total de l'exploitation pour chaque drague	Nombre des yards cubes dragués dans chaque localité	Nombre total des yards cubes dragués par chaque drague	Coût par yard cube pour chaque localité	Coût moyen par yard cube pour chaque drague	Nature des déblais	Localité où l'on a dragué
	$ c.		$ c.		$ c.	$ c.			$ c.	$ c.		
Drague N° 1.....	108,116 51	86	1,257 17	86	108,116 51	108,116 51	40,700	.....	2·65 64/100	.....	Argile schisteuse brisée....	Courbe du Cap à la Roche.
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40,700	.....	2·65 64/100		
Drague N° 3.....	100,199 63	1 60	626 25	9	5,636 23	.....	8,960	.....	0·62 99/100	.....	Sable et gravier.....	Courbe de la Long.-Pointe.
	.....	.....	.....	45	28,181 15	.....	46,340	.....	0·60 81/100	.....	Argile et pierres.....	Traverse de la Lon.-Pointe.
	.....	.....	.....	106	66,382 25	.....	76,150	.....	0·87 39/100	.....	Argile, pierres et sable....	Route de Champlain supér.
	.....	.....	.....		.....	100,199 63	.....	131,450	.....	0·76 22/100		
Drague N° 4.....	119,669 84	141	848 72	32	27,159 11	.....	11,200	.....	2·42 49/100	.....	Argile, pierres, arg. sch. tuf, blocs roul.	Haut-fond de Longueuil.
	.....	.....	.....	16	13,579 56	.....	3,300	.....	4·11 50/100	.....	Argile, pierres, roche massive en affir.	Courbe de la Longue-Pointe.
	.....	.....	.....	83	70,443 95	.....	152,910	.....	0·46 05/100	.....	Argile, sable et pierres....	Chenal Champlain.
	.....	.....	.....	10	8,487 22	.....	16,590	.....	0·51 16/100	.....	Argile.....	Sorel à Ile-de-Grâce.
	.....	.....	.....	.....	.....	119,669 84	.....	184,000	.....	0·65 04/100		
Drague N° 5.....	109,107 70	155	703 92	29	20,413 70	.....	5,000	.....	4·08 27/100	.....	Pierres et tuf.....	Haut-fond Forsyth.
	.....	.....	.....	16	11,262 73	.....	2,600	.....	4·33 18/100	.....	Arg., pierres et roche mass.	Courbe de la Long.-Pointe.
	.....	.....	.....	110	77,431 27	.....	47,250	.....	1·63 88/100	.....	Roche massive d'argile schisteuse et tuf.	Chenal du Cap Charles.
	.....	.....	.....	.....	.....	109,107 70	.....	54,850	.....	1·98 82/100		
Drague N° 8.....	144,261 66	98	1,472 06	20	29,441 16	.....	27,500	.....	1·07 06/100	.....	Argile et pierres.....	Ht-fond du récif Madame.
	.....	.....	.....	78	114,820 50	.....	90,375	.....	1·27 05/100	.....	Argile.....	Sorel à Ile-de-Grâce.
	.....	.....	.....	.....	.....	144,261 66	.....	117,875	.....	1·22 39/100		
Drague N° 12.....	133,048 57	154	863 95	135	116,633 48	.....	233,305	.....	0·49 99/100	.....	Arg., pierr. et blocs roulés.	Port St-François.
	.....	.....	.....	19	16,415 09	.....	26,880	.....	0·61 07/100	.....	Argile et pierres.....	Courbe de la Long.-Pointe.
	.....	.....	.....	.....	.....	133,048 57	.....	260,185	.....	0·51 14/100		
Drague N° 13.....	128,752 57	160	804 70	49	39,340 47	.....	50,175	.....	0·78 53/100	.....	Tuf, pierres et arg. sch....	Poulier à Gagnon.
	.....	.....	.....	78	62,766 88	.....	152,250	.....	0·41 23/100	.....	Argile et pierres.....	Traverse de Nicolet.
	.....	.....	.....	33	26,555 22	.....	49,000	.....	0·54 19/100	.....	Argile.....	Courbe du Cap St-Michel.
	.....	.....	.....	.....	.....	128,752 57	.....	251,425	.....	0·51 21/100		
Drague N° 14.....	140,130 35	132	1,061 59	132	140,130 35	.....	366,000	.....	0·38 29/100	.....	Argile, tuf, sable, pierres..	Chenal Champlain.
	.....	.....	.....	.....	.....	140,130 35	.....	366,000	.....	0·38 29/100		
Drague N° 15.....	133,044 92	114	1,167 06	114	133,044 92	.....	216,700	.....	0·61 49/100	.....	Argile, pierres, arg. schis..	Chenal Champlain.
	.....	.....	.....	.....	.....	133,044 92	.....	216,700	.....	0·61 49/100		
Drague N° 16.....	252,554 22	151½	1,667 02	151½	252,554 22	.....	1,004,800	.....	0·25 13/100	.....	Sable, argile et pierres.....	Sable ouest du Ch. Nord.
	.....	.....	.....	.....	.....	252,554 22	.....	1,004,800	.....	0·25 13/100		
	1,368,885 97	1,351½	.....	1,351½	1,368,885 97	1,368,885 97	2,627,985	2,627 985	.....	0·52 ..		

ÉTAT DES DÉPENSES, MINISTÈRE DE LA MARINE, 1928-29

Services	Allocations budgétaires	Dépenses	Balances
	$ c.	$ c.	$ c.
Services océanique et fluvial—			
Allocation re Alfred Callow	1,497 85	1,497 85	
Allocation re J. B. Fontigny	3,050 00	3,050 00	
Allocation re Joseph Lemay	777 00	777 00	
Vapeurs du Dominion	1,650,000 00	1,649,336 48	663 52
Marins sans ressources	5,600 00	2,384 57	3,215 43
Capitaines et seconds	20,000 00	19,999 76	0 24
Enquêtes sur les naufrages	6,000 00	4,921 40	1,078 60
Ecoles de navigation	9,000 00	7,815 82	1,184 18
Enregistrement des navires	3,000 00	2,161 71	838 29
Enlèvement des obstacles	5,000 00	1,095 40	3,904 60
Inspection du bétail	4,500 00	3,643 73	856 27
Subvention relative à l'outillage de sauvetage	45,000 00	45,000 00	.....
Dépenses imprévues	12,000 00	4,966 04	7,033 96
Service de sauvetage	80,000 00	53,379 63	26,620 37
Service du radio	790,865 00	710,057 76	80,807 24
Radio, réception	190,000 00	166,775 89	23,224 11
Levés hydrographiques	530,000 00	386,739 07	143,260 93
Patrouille, baie d'Hudson	500,000 00	289,463 97	210,536 03
Commission de la radiodiffusion	25,000 00	24,946 14	53 86
Brise-glace pour la baie d'Hudson	500,000 00	305,243 33	194,756 67
Brise-glace pour le fleuve St-Laurent	400,000 00	.....	400,000 00
	4,781,289 85	3,683,255 55	1,098,034 30
Travaux publics (Capital)—			
Chenal maritime	1,895,000 00	1,894,911 65	88 35
Chantier de construction de navires de Sorel	154,000 00	150,035 68	3,964 32
Chaland, port à clapets	315,000 00	.....	315,000 00
Sorel, quai n° 4	89,280 00	11,982 95	77,297 05
Barrages fleuve St-Laurent	1,000,000 00	.....	1,000,000 00
Allocation re Mme M. Champagne	3,050 00	3,050 00	.....
Allocation re O. Lamothe	525 45	525 45	.....
Allocation re R. A. Cournoyer	3,050 00	3,050 00	.....
	3,459,905 45	2,063,555 73	1,396,349 72
Service des phares et des côtes—			
Agences, loyers et dépenses occasionnelles	236,000 00	223,280 33	12,719 67
Salaires des gardiens de phares	750,000 00	718,776 75	31,223 25
Entretien et réparation des phares	900,000 00	889,222 76	10,777 24
Construction de phares	725,000 00	683,011 80	41,988 20
Administration du pilotage	250,000 00	141,657 35	108,342 65
Réparation des quais	10,000 00	6,057 33	3,942 67
Pensions des pilotes	10,800 00	9,550 00	1,250 00
Bris des glaces	30,000 00	30,000 00	.....
Service des signaux	110,000 00	109,993 63	6 37
Maître de havre, Amherstburg	600 00	600 00	.....
Allocation, J. Davidson	500 00	500 00	.....
Allocation, Louis Madore	250 00	250 00	.....
	3,023,150 00	2,812,899 95	210,250 05
Inspection des bateaux à vapeur—			
Inspection des bateaux à vapeur	142,980 00	141,485 39	1,494 61
Institutions scientifiques—			
Service météorologique	300,000 00	287,908 21	12,091 79
Gouvernement civil—			
Salaires	418,195 00	392,453 25	25,741 75
Dépenses occasionnelles	60,000 00	54,797 62	5,202 38
	478,195 00	447,250 87	30,944 13
Divers—			
Dons	2,634 47	2,634 47	.....
Salaire, J. C. Patterson	2,400 00	2,200 00	200 00
	5,034 47	4,834 47	200 00

ÉTAT DES DÉPENSES, MINISTÈRE DE LA MARINE, 1928-29—*fin*

Services	Allocations budgétaires	Dépenses	Balances
	$ c.	$ c.	$ c.
Placements—			
Commission du havre de Québec	.....	2,888,000 00	.....
Commission du havre de Montréal	.....	3,110,000 00	.....
Commission du havre de Vancouver	.....	1,596,000 00	.....
Commission du havre d'Halifax	.....	30,000 00	.....
Commission du havre de Chicoutimi	.....	500,000 00	.....
Commission du havre de St. John	.....	602,000 00	.....
	.....	8,726,000 00	.....

RÉCAPITULATION POUR LES DIVERS SERVICES

Services	Allocations budgétaires	Dépenses	Balances
	$ c.	$ c.	$ c.
Océanique et fluvial	4,781,289 85	3,683,255 55	1,098,034 30
Travaux publics (Capital)	3,459,905 45	2,063,555 73	1,396,349 72
Des phares et des côtes	3,023,150 00	2,812,899 95	210,250 05
Inspection des bateaux à vapeur	142,980 00	141,485 39	1,494 61
Institutions scientifiques	300,000 00	287,908 21	12,091 79
Gouvernement civil	478,195 00	447,250 87	30,944 13
Divers	5,034 47	4,834 47	200 00
	12,190,554 77	9,441,190 17	2,749,364 60
Placements	.....	8,726,000 00	.....
	.....	18,167,190 17	.....

ÉTAT DES REVENUS ÉTABLI POUR L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1927-28

—	Revenu brut	Rembour-sements	Revenu net
	$ c.	$ c.	$ c.
Revenu provenant du radio	81,760 02	.....	81,760 02
Droits de havres	2,146 70	.....	2,146 70
Môles et quais	44,209 15	478 14	43,731 01
Capitaines et seconds	5,181 25	.....	5,181 25
Inspection des bateaux à vapeur	137,551 53	619 50	136,932 03
Droits pour licences des pilotes	15 00	.....	15 00
Revenu fortuit	122,004 25	14 60	121,989 65
Amendes et confiscations	3,827 85	100 00	3,727 85
Stations de signaux	1,234 00	.....	1,234 00
Droits d'enregistrement maritime	34 35	.....	34 35
T.S.F. droits pour licences	285,313 90	13,787 78	271,526 12
T.S.F. droits pour examens des opérateurs	361 00	.....	361 00
Compte capital	2,584 96	.....	2,584 96
	686,223 96	15,000 02	671,223 94

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE

RAPPORT DE SIR FREDERIC STUPART, DIRECTEUR

Durant l'année, des observations furent faites à 865 stations de toutes catégories. A 371 de ces stations les observateurs reçoivent des traitements variables, qui vont de $12.00 par an pour les stations pluviométriques seulement à $2,100.00 pour les stations principales. A 494 stations les observations sont faites à titre gracieux, par des observateurs bénévoles qui recueillent des données ayant trait à la climatologie, et que l'on emploie sans qu'il en coûte pratiquement rien, sauf le coût des instruments, pour le bien du pays.

Il existe 118 stations pour avis de tempête, où les préposés à ces stations sont payés $75.00 ou $100.00 par an, selon la longueur de la saison de navigation

DIVISION DE LA PRÉVISION DU TEMPS

Le champ de travail et les devoirs du personnel qui s'occupe de la prévision du temps continuent à augmenter. C'est ainsi qu'on a préparé des cartes et distribué deux fois par jour, des bulletins de prévisions du temps durant toute l'année, dimanches et fêtes compris, cependant qu'aux ports des Grands Lacs, du golfe et des Provinces Maritimes, on a exhibé des signaux d'avis de tempête. Les prévisions du temps quotidiennes se sont réalisées à raison de 86.1 pour cent. et les avis de tempêtes à raison de 98.0 pour cent.

Etant donné un système amélioré de centralisation des rapports en provenance des stations canadiennes et des Etats-Unis, on peut compléter les cartes et livrer au public les prévisions du temps trois quarts d'heure ou une heure plus tôt que précédemment.

Afin d'aider les propriétaires de vergers de la péninsule du Niagara à l'époque où ils vaporisent leurs arbres avec des insecticides, on a publié des avis spéciaux de prévision du temps au cours du printemps et de l'été.

De plus, on a publié des avis spéciaux de prévision du temps à l'intention des expéditeurs de denrées périssables, des aviateurs et d'autres personnes.

Au cours de l'année on a inauguré un service qui, grâce à des observations spéciales, à la surface du sol et dans les hautes couches de l'atmosphère à Toronto et Kingston, permet de fournir des renseignements relatifs à certaines prévisions du temps qui sont destinées au service postal aérien qui existe entre Toronto et Montréal.

On a augmenté de façon à ce qu'il comprenne les Provinces Maritimes, le service qui s'occupe des prévisions du temps à l'époque des feux de forêts, et l'on a, à cet égard établi trois stations d'observations en Nouveau-Brunswick et quatre en Nouvelle-Ecosse. A l'époque des feux de forêts, c'est-à-dire durant toute cette période on a fait parvenir des bulletins de prévisions météorologiques aux fonctionnaires du service des Forêts de l'Ontario, de la Province de Québec, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique.

DIVISION DE LA CLIMATOLOGIE

Au cours de l'année on a, sur demande, fourni des renseignements à environ mille personnes, relativement au climat du Canada, c'est-à-dire au temps qu'il y avait fait, et dans certains cas, au temps qu'il avait fait dans d'autres pays. Le genre de renseignements que l'on demande varie de déclarations ayant trait aux particularités météorologiques à certains endroits, à certaines dates d'une certaine année, à une description complète de la température et de la quantité de pluie observée ou tombée durant toute une période de temps en des districts particuliers. Lorsque c'est possible, les demandes qui ont trait à la climatologie

nécessitent des réponses donnant les chiffres des moyennes et des extrêmes que l'on calcule pour toutes les stations dès que la période d'observations a duré plus de dix ans. Les demandes de renseignements par téléphone ont été nombreuses, mais on répond en général de vive voix à ce genre de demandes, ou en donnant quelques chiffres pour les dictricts dont il s'agit, lesquels se trouvent habituellement au Canada, aux Etats-Unis, ou aux Antilles.

Afin de pouvoir satisfaire aux demandes de renseignements concernant le climat de l'extrême nord, on recueille actuellement des données destinées à figurer dans une brochure qui fera connaître les résultats fournis par des observations faites dans la vallée du MacKenzie, à la baie d'Hudson, et dans certaines régions du Labrador, et ce, pour toute la durée du temps qu'on a consacré à ces observations.

En outre du travail qu'exige la confection de tableaux destinés à des rapports, et que l'on envoie à d'autres ministères, les uns fédéraux, les autres provinciaux, notre service prépare une analyse de la climatologie canadienne, destinée à une encyclopédie climatologique qui s'occupera du monde entier, que l'on publiera en Allemagne, et que rédige le Dr Kopper, climatologiste bien connu.

Tous les mois, on a publié, sous deux formes différentes, des rapports concernant le temps; le premier de ces rapports n'est autre qu'une carte mensuelle météorologique que l'on distribue vers la fin de la première semaine de chaque mois, et qui donne un résumé général graphique et par tableaux du temps qu'il a fait au cours du mois précédent. Ce résumé est basé sur des rapports télégraphiques ou par T.S.F. et sur ceux affichés qu'envoient 150 à 200 stations situées dans tout le Canada (leur nombre varie selon les saisons). Ce document fait connaître si le mois précédent a été chaud ou frais, sec ou humide, et ce, en chiffre moyen. Y figurent certaines observations relatives à l'état des récoltes ou au développement de la végétation et des travaux de la terre, telles qu'envoyées par les observateurs. Quelques mois après, le rapport provisoire dont nous parlons, est suivi d'un rapport mensuel d'environ 85 pages donnant des détails quotidiens, parfois bi-quotidiens, et dans quelques rares cas, d'heure en heure ou toutes les demi-heures, ayant trait aux principales manifestations météorologiques observées à toutes les stations du Canada, et dont les rapports détaillés sont parvenus assez à temps pour être inclus dans la publication dont nous parlons. Dans cette publication on fait connaître pour plus de 500 stations, les chiffres des moyennes des extrêmes et des différences avec la normale des données fournies par les observations.

Service de la bibliothèque.—Au cours de l'année on a reçu 202 volumes, 198 publications périodiques et de nombreuses brochures.

D'autre part, notre service a distribué de nombreuses publications à des institutions et à des particuliers, savoir: 514 exemplaires quotidiens de la carte météorologique quotidienne, 732 exemplaires mensuels de la carte météorologique mensuelle, 647 exemplaires mensuels de la statistique mensuelle relative aux observations météorologiques, et 237 exemplaires de l'Annuaire Météorologique de Toronto pour l'année 1927.

DIVISION DE LA PHYSIQUE

Ballons-sondes.—Comme les mois de mars 1928 et décembre 1929 ont été choisis comme mois internationaux par la Commission Internationale d'exploration des couches supérieures de l'atmosphère à l'aide de ballons-sondes portant des instruments, on n'a, au cours de l'année, eu à disposer que de deux périodes (17-19 juillet et 12-17 novembre) au cours desquelles on a effectué six lâchers pour chacune d'elles. A ces dates, des lâchers furent faits à Goderich, Ontario, et à Calgary, Alberta, qui ont permis de recouvrer dix instruments dans le premier cas et sept dans le second. La plus grande altitude, 8.1 milles, fut atteinte par un ballon lâché à Goderich, le 17 novembre, et qui enregistra une température

de 68 degrés F. au-dessous de zéro. A Calgary, la plus grande altitude atteinte fut enregistrée le 16 novembre, alors que le thermomètre du ballon employé marqua 60 degrés F. au-dessous de zéro.

Ballons-pilotes.—L'équipement qu'on a réuni l'année dernière à la demande du Service Royal Aéronautique Canadien, a permis d'établir au cours de l'année, une chaîne de stations pourvues de ballons-pilotes destinés à déterminer les courants de l'air dans les régions supérieures de l'atmosphère. La météorologie moderne a fait connaître par expérience que la connaissance de ces courants aide beaucoup à la préparation des publications des prévisions concernant le temps, destinées au service aéronautique, et que, les renseignements fournis par une chaîne de stations de cette nature, sont précieux lorsqu'il s'agit de projets de longues envolées. Etant donnée la visite prochaine du ballon dirigeable R.100, on a établi dans l'est du Canada et à Terre-Neuve, aux endroits suivants, les premières stations de la susdite chaîne de stations où l'on emploie des ballons-pilotes, savoir: St-Hubert, P.Q. (Montréal), Québec, P.Q., Point-au-Père, P.Q., Pointe de la Renommée, P.Q., Red Head, N.-B. (St-Jean), Rockville, N.-E., (Yarmouth), Cap Chebuctou, N.-E. (Halifax), île de Sable, N.-E., île St-Paul, N.-E., Cap Race, Terre-Neuve, et Belle-Isle, Terre-Neuve.

Tous les matins, à ces stations, on observe la direction du vent et sa vitesse à diverses altitudes jusqu'à la base des nuages, ou aussi haut qu'on peut voir le ballon, et l'on observe aussi la forme des nuages et leur altitude et encore, les conditions générales de visibilité de l'atmosphère. Les résultats fournis par ces observations sont télégraphiés par code à Toronto, et on s'en sert pour préparer la carte spéciale faisant connaître les particularités relatives à la haute atmosphère. Les rapports fournis par certaines stations choisies sont expédiés au bureau météorologique des Etats-Unis, à Washington, qui, en retour, envoie à Toronto un certain nombre de rapports provenant de stations de ballons-pilotes situées dans l'est des Etats-Unis.

A Toronto on a lâché des ballons à 56 dates différentes, pour déterminer la hauteur des nuages les plus bas, et à 210 dates, pour connaître aussi la direction et la vitesse du vent. A Toronto, ce fut le 8 mai qu'au cours des 8 dernières années, eut lieu la plus longue ascension d'un ballon-pilote, que l'on put suivre à vue avec un théodolite pendant 105 minutes, l'appareil ayant permis de déterminer la hauteur maximum de 10.6 milles qu'atteignit le ballon. Le 26 mars 1929, on enregistra la plus grande vitesse qu'ait atteinte le vent, soit 66 milles par heure à 10,000 pieds d'altitude.

Température de l'eau de mer.—Durant toute l'année on a conservé et observé des thermographes sur les navires qui suivent les routes: Vancouver-Hong-Kong, Vancouver-Australie et Montréal ou Halifax aux Bermudes et aux Antilles. On a étudié le courant d'eau chaude du Japon pour déterminer ses limites, et étudié aussi le courant d'eau froide du Pacifique Nord, le long de la route que suivent les vapeurs. On a constaté qu'au cours de l'été le courant d'eau chaude s'étend beaucoup plus loin vers le nord-est qu'en hiver, et que la ligne des températures minimum est située au sud des Aléoutiennes, très loin de la ligne de transition. En hiver cette distance est beaucoup plus courte, ce qui montre que la transition entre les températures de l'eau chaude et de l'eau froide est alors beaucoup plus brusque. On a aussi constaté le fait intéressant que la ligne de la température minimum se trouve tantôt à l'est, tantôt à l'ouest pendant la plus grande partie de l'année, alors qu'on était en droit de s'attendre qu'elle devait se trouver tantôt au nord, tantôt au sud.

Température du sol.—On a lu quotidiennement les thermomètres au platine à 0.01 degré F. près, mis à 8 profondeurs différentes dans le sol. Ces lectures ont été faites durant toute l'année. Dans le tableau suivant nous faisons connaître les températures minima et maxima ainsi que les dates auxquelles on les lut et leur amplitude aux différentes profondeurs:—

TEMPÉRATURE DU SOL À TORONTO

—	Maxima		Dates	Minima		Dates	Amplitude
Surface	81°	30	juin 1928	22°	25	fév. 1929	59°
4″	70°	29	juil. 1928	25°	25	fév. 1929	45°
10″	71°	29	juil. 1928	30°	28	fév..1929	41°
20″	70°	1	août1928	37°	13	mars 1929	33°
40″	67°	13	août 1928	38°	26	mars 1929	29°
66″	59°	4	sept. 1928	38°	6	avril 1928	21°
9′	57°	28	sept. 1928	42°	14	avril 1928	16°
15′	49°	22	nov. 1928	43°	30	mai 1928	6°

Evaporation.—A Toronto et à Winnipeg, à l'époque de la croissance des végétaux, on a mesuré quotidiennement la quantité d'eau évaporée par une surface d'eau libre d'environ six pieds carrés qui se trouvait dans un réservoir enfoncé dans le sol, et offrant cette superficie et une profondeur d'eau de trois pieds. Ci-dessous nous donnons la quantité d'eau évaporée mensuellement:—

Mois	Toronto	Winnipeg
	pouces	pouces
Avril	1·06 (15 jours)	
Mai	2·91	4·11
Juin	3·05	2·72
Juillet	3·60	2·64
Août	2·59	3·18
Septembre	2·23	2·47
Octobre	1·22	0·73 (16 jours)
Novembre	0·32 (10 jours)	
Totaux	16·98	15·85

Radiation solaire.—Tous les jours de l'année où le ciel fut suffisamment exempt de nuages et de brume pour permettre des observations, on a observé la quantité de chaleur que la terre reçoit du soleil en employant tous les jours vers midi, un pyrhéliomètre Angstrom pour effectuer ces mesures. On n'eut que 56 occasions possibles de faire des observations de ce genre entre 11 h.m. et 1 h.s. La plus grande quantité de chaleur solaire reçue sur une surface de un centimère carré (.16 pouce carré), cette surface étant perpendiculaire aux rayons du soleil, fut de 1.473 petite calorie par minute, alors qu'en 1927 on enregistra 1.437 petite calorie et en 1926 1.453 petite calorie.

Anémométrie.—Au cours de l'année on a achevé de construire et on emploie maintenant les nouveaux anémographes que l'on construisait depuis quelque temps. Ces instruments fournissent des résultats satisfaisants. Deux piles sèches suffisent à les actionner pendant trois ou quatre mois au moins, ce qui fait que l'entretien de ces nouveaux instruments sera moins coûteux que les frais de messagerie que l'on payait pour faire voyager les batteries des anciens instruments que l'on voulait faire recharger. On a réalisé plusieurs améliorations quant au mécanisme des anémomètres combinés aux girouettes. Actuellement on construit quelques-uns de ces instruments. En outre, on a amélioré et standardisé la méthode de monter ce genre d'instruments aux sommets des tours.

MAGNÉTISME TERRESTRE

Durant toute l'année budgétaire on a maintenu en service les observatoires magnétiques situés à Agincourt et à Meanook. Sans qu'il y ait eu à signaler une perte matérielle quelconque, il survint toutefois quelques petites interruptions d'enregistrement photographique continuel, dues à des avaries de machines et alors que l'on déterminait de nouveau les échelles des valeurs. Dans nos ateliers on a construit une nouvelle horloge directrice en employant des matériaux non

magnétiques pour remplacer l'ancienne horloge de ce type qui était devenue inserviable par suite de trop longues années de service.

Au cours de l'année on a eu à constater de fréquentes et importantes perturbations magnétiques. Les plus remarquables eurent lieu, d'après nos archives: du 10 au 14 et du 27 au 29 mai; du 12 au 13 et du 22 au 23 juin; du 7 au 11 et du 22 au 24 juillet; du 5 au 7, du 12 au 26 et 27 août; du 7 et 8 au 10, 11 et du 19 au 25 septembre; du 2 au 5, du 7 au 18, du 22 au 24 et du 25 au 27 octobre; du 2, 3 au 10 et du 13 au 16 et 17 novembre; du 6 au 12 décembre; 9 janvier; du 9, 10 et 17 au 19, 27 et 28 février; du 8, 12, 13, 15 au 17, 21 et 22 mars.

A Agincourt, durant les perturbations, l'amplitude de la déclinaison fut de 2 à 3 avec une variation maximum de 3.25, qui fut observée le 8 juillet pendant une tempête. A Meanook l'amplitude de la déclinaison dépassa habituellement 3, et atteignit 3.50 pendant la tempête du 8 juillet. L'amplitude de perturbation de la composante horizontale atteignit aussi son maximum à Agincourt le 8 juillet, alors qu'elle varia de 1,019 gammas et que la composante verticale varia de 842 gammas. A Meanook, la variation de la composante horizontale fut beaucoup plus grande qu'à Agincourt, ayant été de plus de 1,500 gammas pendant les tempêtes de mai, juillet, février et mars.

Comme d'habitude, aux deux observatoires, on a suivi le programme régulier concernant les observations absolues et les conversions numériques, et les calculs furent faits au bureau de Toronto.

On a publié le rapport pour 1923 concernant le magnétisme, et le rapport de cette nature pour 1924 est à l'imprimerie. Quant aux travaux concernant ce même rapport pour 1925, ils avancent normalement.

On a préparé et expédié à la Commission Internationale du Magnétisme terrestre à De Bilt, des tableaux dressés pour 1928 qui font connaître les caractéristiques des phénomènes magnétiques observés.

A la demande de l'arpenteur général on a déterminé les corrections à faire à (41) quarante et un compas de théodolites d'arpentage et l'on en a fait connaître les résultats audit fonctionnaire à Ottawa.

De plus on a aidé certains membres du personnel de l'observatoire du Dominion à étalonner ceux de leurs instruments qu'ils emploient sur le terrain, et on a mis à la disposition de l'observatoire du Dominion et du Service des Levers topographiques, la documentation photographique pouvant leur permettre de convertir pour des époques déterminées les résultats obtenus sur le terrain.

Des rapports spéciaux concernant les perturbations magnétiques sont actuellement en préparation et ils seront envoyés au Commandant Edwards, afin de permettre une étude de la corrélation pouvant exister entre ces prénomènes et la réception radio-électrique.

Les tableaux suivants résument les résultats obtenus à Agincourt et à Meanook au cours de l'année budgétaire 1928-29:—

RÉSUMÉ FOURNI PAR LES RÉSULTATS QU'ONT DONNÉS LES OBSERVATIONS MAGNÉTIQUES FAITES À L'OBSERVATOIRE D'AGINCOURT DURANT L'ANNÉE 1928–1929

Mois	Variations moyennes mensuelles			
	D. Ouest	H	Z	I
1928	° ′	γ	γ	° ′
Avril	7 19·9	15,647	57,335	74 44·1
Mai	19·3	15,641	57,315	44·2
Juin	19·4	15,639	57,314	44·3
Juillet	20·4	15,620	57,313	45·3
Août	20·7	15,615	57,296	45·3
Septembre	21·1	15,611	57,291	45·5
Octobre	22·0	15,602	57,296	46·0
Novembre	22·1	15,606	57,289	45·7
Décembre	22·0	15,612	57,267	45·0
1929				
Janvier	22·4	15,614	57,270	45·0
Février	22·9	15,602	57,272	45·7
Mars	23·7	15,586	57,262	46·4

AGINCOURT: VARIATIONS QUOTIDIENNES ET MENSUELLES

Mois	D			H			Z		
	Var. quotid. moy.		Variation mensuelle absolue	Var. quotid. moy.		Variation mensuelle absolue	Var. quotid. moy.		Variation mensuelle absolue
	D'après lec. f. toutes l. heu.	D'après max. et minim.		D'après lec. f. toutes l. heu.	D'après max. et minim.		D'après lec. f. toutes l. heu.	D'après max. et minim.	
1928	′	′	° ′	γ	γ	γ	γ	γ	γ
Avril	14·0	18·9	1 7·0	55	80	167	6	16	79
Mai	12·0	28·6	2 16·0	76	144	877	24	53	456
Juin	14·0	22·9	0 52·0	48	99	301	19	40	264
Juillet	14·9	32·5	3 25·0	61	140	1,019	22	68	842
Août	17·8	27·2	2 9·6	61	113	448	17	43	355
Septembre	13·4	23·8	1 4·9	60	98	242	14	42	208
Octobre	10·6	23·3	1 57·8	48	98	331	15	42	378
Novembre	6·2	15·7	0 39·9	30	63	245	10	23	127
Décembre	6·4	12·4	0 45·6	30	54	153	6	13	92
1929									
Janvier	7·5	10·8	0 33·8	32	49	120	3	8	66
Février	8·0	25·1	2 44·5	48	113	730	13	36	346
Mars	11·3	30·9	2 57·5	50	106	709	21	42	347

VARIATIONS QUOTIDIENNES ET MENSUELLES, OBSERVÉES À MEANOOK

Mois	D			H		
	Variations diurnes		Variations absolues mensuelles	Variations diurnes		Variations absolues mensuelles
	D'après des lectures faites toutes les heures	D'après min. et max.		D'après des lectures faites toutes les heures	D'après min. et max.	
	′	′	° ′	γ	γ	γ
1928						
Avril	15·4	27·9	1 42·4	43	148	812
Mai	16·7	52·7	3 30·7	131	383	1,590
Juin	17·6	39·2	2 16·8	124	311	1,286
Juillet	17·5	47·0	3 49·7	128	357	1,697
Août	18·3	43·2	3 21·5	74	267	1,341
Septembre	14·2	39·4	2 41·5	73	272	1,083
Octobre	12·0	49·2	3 20·1	79	332	1,139
Novembre	9·8	41·6	2 51·7	93	276	1,053
Décembre	5·5	28·1	2 57·1	56	165	918
1929						
Janvier	6·4	18·6	0 58·5	29	116	807
Février	8·9	45·7	3 41·0	108	282	1,663
Mars	11·4	55·8	3 43·6	127	373	1,530

RÉSUMÉ DES RÉSULTATS OBTENUS À LA SUITE DES OBSERVATIONS MAGNÉTIQUES FAITES À MEANOOK, ALBERTA, DURANT L'ANNÉE BUDGÉTAIRE 1928–1929

Mois	Variations moyennes mensuelles			
	D. Est.	H	Z	I
1928	° ′	γ	γ	° ′
Avril	26 46·0	12,810	59,796	77 54·5
Mai	48·3	12,794	59,679	54·0
Juin	48·8	12,799	59,702	54·0
Juillet	47·9	12,784	59,624	53·9
Août	48·9	12,786	59,709	54·8
Septembre	48·8	12,782	59,665	54·5
Octobre	48·2	12,772	59,737	55·9
Novembre	48·0	12,784	.....	.....
Décembre	47·4	12,799	59,744	54·5
1929				
Janvier	48·6	12,798	59,757	54·7
Février	47·7	12,787	59,790	55·7
Mars	43·9	12,777	59,863	57·1

ASTRONOMIE

Pendant cent-onze jours on a fait des observations afin de déterminer l'heure exacte au moyen du passage des étoiles au méridien, en employant la lunette méridienne de Troughton et Sims de trois pouces. La position des étoiles dont on s'est servi avait été relevée dans l'Almanach nautique britannique et dans l'Ephéméride américain.

Les constantes des instruments furent déterminées de nouveau en observant des étoiles choisies exprès, et au moins une fois par mois on a résolu par la méthode des moindres carrés les équations fournies par les observations.

Une fois par semaine, afin de contrôler les erreurs et la marche des horloges et des chronomètres, on télégraphie les signaux horaires à Agincourt.

Tous les jours de la semaine à 11.55 hrs. m., on fait parvenir le signal horaire par l'entremise du système d'alarme électrique en cas de feu, de la ville de Toronto. De plus, on fait connaître l'heure, par téléphone: aux horlogers, aux bijoutiers et à un nombre sans cesse plus grand de particuliers.

Des échanges concernant l'heure furent faits une fois par mois avec les observatoires de Québec, de St. John, N.-B., et de McGill. Les résultats fournis par ces échanges d'heure ont accusé une différence moyenne inférieure à une demi-seconde.

Pendant cent-cinquante-cinq jours, on a observé les taches du soleil en employant l'équatorial de six pouces, et ce ne fut que le 24 novembre que l'on vit que le soleil était exempt de taches. Les chiffres relatifs moyens tels que résultant de ces observations, furent comme suit pour chaque mois de l'année 1928 du calendrier: janvier, 96.7; février, 94.4; mars, 84.0; avril, 81.1; mai, 99.3; juin, 95.2; juillet, 109.2; août, 105.1; septembre, 100.8; octobre, 67.2; novembre, 58.2; décembre, 74.9. Moyenne annuelle, 87.2, soit une augmentation de 13.7 sur celle de l'année 1927. Vers la fin de l'année on a constaté une grande diminution des taches solaires, et il est évident que le maximum du cycle de ce phénomène est maintenant passé.

On a permis à un grand nombre de visiteurs d'explorer le ciel avec le télescope équatorial.

SISMOLOGIE

Durant toute l'année et avec seulement une très petite perte de graphiques, on a maintenu en service les sismographes Milne-Shaw qui ont fourni de bons résultats. Parfois, l'obturateur électrique de la composante N-S, donna quelques ennuis, mais, maintennat il fonctionne de façon satisfaisante.

Le nombre total des séismes enregistrés durant l'année a été de 259, soit 23 de moins que l'année dernière. Ils se répartissent comme suit durant les 12 mois de l'année:

Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars
25	27	29	22	17	24	20	22	21	17	15	20

Seize de ces séismes peuvent être considérés comme ayant été des plus violents. Leur épicentre se trouvait approximativement ainsi que dit ci-après:—

9 avril —Lat.	13° S. 69° W.	Colombie.
13 avril —	13° N 95° W.	Côte S.-O. du Mexique.
14 avril —	.....	Bulgarie.
17 avril —	16° N. 95°·5 W.	En face de la côte S.-O. du Mexique.
18 avril —	(Désastreux)	Bulgarie.
27 avril —	.....	Violent, signalé du Pérou.
14 mai —	5·4° S. 78·5° W.	Nord du Pérou.
27 mai —	.....	Mer du Japon.
17 juin —	14° N. 96° W.	Au large de la côte S.-O. du Mexique.
21 juin —	60° N. 151° W.	Alaska..
18 juillet —	6°·5 S. 79·5° W.	
4 août —	14° N. 98° W.	Côte S.-O. du Mexique.
9 oct. —	15° N. 97° W.	
1 déc. —	35° S. 74° W.	Au large de la côte sud du Chili.
24 jan. —	12° N. 90° W.	Côte de l'Honduras.
7 mars —	51° N. 170° W.	A l'est des îles Aléoutiennes.

A propos du très grand tremblement de terre du 1er décembre, le navire britannique *Magdala* qui se trouvait par 35° 35′ de latitude sud et 72° 54′ de longitude ouest, éprouva trois chocs violents causés par le séisme, alors qu'il avait au-dessous de lui de 70 à 100 brasses d'eau.

A remarquer durant l'année sous revue, les séismes destructifs qui se produisirent dans le sud-est de l'Europe, les 14, 18 et 22 avril alors que la ville de Corinthe fut détruite. Quant au tremblement de terre du 17 juin, il fut presque aussi violent que le plus fort des séismes que nous ayons enregistrés.

Les bulletins mensuels qui font connaître la date et l'heure des phases les plus importantes des séismes enregistrés, sont avec les tables établies à Toronto et à Victoria, C.-B., expédiés à un certain nombre de centres et de stations sismologiques du monde entier. Les demandes formulées par des pays étrangers relativement à nos bulletins ont sensiblement augmenté. Ces bulletins et ceux provenant des diverses stations du monde entier fournissent des données qui permettent d'étudier la vitesse des ondes des séismes qui se font sentir aux observatoires et ils aident à faire connaître la nature de la partie centrale du globe. Souvent on nous demande des copies au bromure, et parfois même nos graphiques originaux que nous prêtons aux bureaux de sismologie où l'on étudie les séismes. Nous continuons à renseigner le public et la presse quant à la distance du point d'origine et de l'épicentre des grands séismes, renseignements dont nous disposons en général dès que les feuilles d'enregistrement sont développées.

APPENDICE "A"

Le directeur de l'observatoire de Québec a envoyé le rapport suivant:—

A cet observatoire nous avons exécuté au cours de l'année sous revue, les mêmes travaux que dans le passé.

En outre des observations météorologiques habituelles que nous avons enregistrées nous avons préparé des déclarations et des extraits relevés dans les archives de cet observatoire, et nous les avons fait parvenir à des compagnies de transport qui manutentionnent des denrées périssables, et aussi à des compagnies d'assurance à propos d'accidents survenus dans la ville.

Les demandes concernant le temps ont été très nombreuses et nous avons fourni des rapports spéciaux qui ont été portés à la connaissance du public par les journaux et d'autres façons.

Quant à l'heure exacte qui fut obtenue d'après des observations portant sur les étoiles et le soleil, elle fut donnée au public par le canon de midi, par le téléphone, et durant la saison de navigation, par le ballon horaire.

Me conformant à vos instructions au mois de juin dernier, j'ai donné les renseignements nécessaires relatifs aux observations météorologiques à faire aux opérateurs de T.S.F. qui devaient se rendre aux stations du détroit d'Hudson.

APPENDICE "B"

Le directeur de l'observatoire de St-Jean, N.-B., a envoyé le rapport suivant:—

A 9 hrs. m., à 3 hrs. et à 9 hrs. s., heure du fuseau horaire de l'Atlantique, on a fait les observations météorologiques régulières. Les lectures faites le matin et le soir ont été télégraphiées à Toronto, en télégrammes chiffrés. Des relevés horaires d'après la lecture des instruments, ont été résumés, leur moyenne a été calculée et des exemplaires de ce travail ont été expédiés au bureau central. Pour des fins de références ultérieures, on a vérifié et enregistré les rapports mensuels fournis par tous les observateurs des Provinces Maritimes.

Tous les jours on a publié des bulletins de prévision du temps donnant des tableaux des lectures faites et les prévisions de rigueur. Ces renseignements ont été affichés bien en vue pour l'édification du public, on en a envoyé par la poste à des personnes qui s'y intéressent et les journaux quotidiens les ont publiés.

Durant l'année, on a, avec succès, radiodiffusé les prévisions du temps par l'entremise de la station radio-électrique de 890 kilocycles CFBO, de St-Jean. La radiodiffusion des prévisions du temps eut lieu à 6 hrs. m., 8 hrs. m. et à midi. Récemment on a inauguré la radiodiffusion des prévisions du temps à 6 hrs. m. et on l'a discontinuée à midi. De nombreuses personnes ont demandé que l'on continue à radiodiffuser les prévisions du temps à midi.

A l'aide du mât des signaux de l'édifice des Douanes, et à Pointe Lepreaux, N.-B., dès la réception des télégrammes en provenance du bureau central météorologique, on a exhibé les signaux d'avis de tempête.

L'inauguration d'un service postal d'essais en janvier, février et mars, entre St-Jean et Montréal, et St-Jean et Halifax a prouvé que l'expérience entreprise décelait un état de choses pratique. On a nommé des officiers spéciaux à diverses stations terrestres du chemin de fer Pacifique-Canadien, et en Nouvelle-Ecosse. La méthode des communications télégraphiques pour ce genre de travail laisse beaucoup à désirer, aussi des communications directes entre les stations terrestres et l'observatoire, et vice versa, soit par téléphone ordinaire, soit par radiotéléphonie aideraient beaucoup l'envoi de renseignements concernant le temps.

On a répondu avec empressement à de nombreuses demandes par téléphone concernant l'heure exacte, les prévisions du temps et les observations météorologiques pouvant être utiles à des ingénieurs, à des compagnies de chemin de fer et à la commission d'énergie électrique, etc.

Service horaire des Provinces Maritimes.—Par les nuits claires on a fait des observations sidérales aussi fréquentes que possible en employant la lunette méridienne de Troughton & Sims, afin de régler la marche des horloges. Tous les jours à 9 hrs. m., on a comparé l'heure transmise par l'horloge de transmission du temps moyen à celle de l'horloge sidérale Riefler.

On a nettoyé et réglé l'horloge de transmission du temps moyen, et maintenant, elle ne laisse rien à désirer. Par l'entremise des lignes télégraphiques, du chemin de fer Pacifique-Canadien, et par celles de la compagnie de télégraphe "Western Union", on a transmis automatiquement les signaux horaires qui atteignent les centres les plus importants des Provinces Maritimes, en employant

l'horloge de temps moyen. Dans un but de radiodiffusion les signaux horaires sont aussi transmis par la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, à la Pointe Chebuctou.

Comme il a été déjà dit, on a agi comme dans le passé pour synchroniser les horloges de la ville et pour faire tomber les ballons horaires à Halifax et à St-Jean. L'horloge directrice d'Halifax, qui est synchronisée de St-Jean, par fil télégraphique, est employée pour faire tomber automatiquement le ballon horaire et pour envoyer électriquement des signaux horaires de correction, destinés aux horloges d'Halifax.

A neuf occasions différentes, au cours de l'année, on a échangé des signaux horaires avec l'observatoire de Toronto.

APPENDICE "C"

Le directeur de l'observatoire de Gonzales Heights, à Victoria, a envoyé le rapport suivant:—

Au cours de l'année dernière on a poursuivi les observations météorologiques et sismologiques habituelles, et l'on a publié quotidiennent des bulletins de prévision du temps, destinés aux districts suivants: île de Vancouver, Terre ferme inférieure, Kamloops, Okanagan et Kootenay.

De cet observatoire nous envoyons des avis de tempête que l'on fait connaître par signaux: à Victoria, Vancouver et à Nanaïmo. Récemment on a équipé Esquimalt de façon que les signaux qui sont faits de la tour Bickford soient bien aperçus de la Base Navale, de tous les navires et de la nouvelle cale-sèche.

A l'intention des petits bâtiments et des remorqueurs se trouvant dans les détroit de Fuca et de Georgie, à 9.30 hrs. m., tous les jours, par l'entremise de la station radioélectrique du Dominion on fait connaître au public les prévisions spéciales concernant le vent et le temps; à 10 hrs. s. on radiodiffuse par l'entremise de la susdite station, à l'intention des navires qui se trouvent tout le long de la côte depuis l'Alaska jusqu'à l'île Vancouver, un résumé des prévisions du temps, et des prévisions générales concernant le vent, etc.

Durant les mois de l'été, on radiodiffuse toutes les nuits, par la station radioélectrique CFCT de Victoria, des prévisions spéciales concernant le temps, l'humidité, et d'autres informations analogues qui, provenant de diverses parties de la province, sont fournies par le Ministère Provincial des Forêts. Avant que ne se produisent des feux de forêt probables et dangereux, dus à l'approche d'une sécheresse anormale, nous avons envoyé des télégrammes spéciaux à l'inspecteur fédéral des Forêts, à Kamloops, qui a charge de la zone forestière des chemins de fer, en Colombie-Britannique et, en même temps, nous avons fait connaître à la presse les dangers de l'état de choses dont nous parlons.

Service horaire.—Nous n'avons pas eu à nous plaindre des horloges et des chronomètres quant à leur régularité de marche, à leurs écarts et au maintien de l'heure par l'électricité sur les trois sismographes situés au sous-sol. Grâce au signal horaire que nous donnons d'ici, à midi et à 9.30 hrs, s., on a tiré régulièrement le canon horaire au quartier militaire et fait tomber à 1 hr. s., le ballon horaire qui est situé sur un des édifices élevés de la ville. Tous les jours à 10 hrs. m. et à 7 hrs. s., nous faisons connaître l'heure exacte au moyen de notre appareil automatique de transmission de l'heure, par radio, lequel est relié à la station de radio de Gonzalès, et à la station encore plus grande d'Estevan.

Sismologie.—Nous avons maintenu en service continuel, les deux sismographes Milne-Shaw et enregistré de nombreux séismes importants. Lorsque ces grands séismes surviennent nous transmettons promptement, par télégraphe, au Service de la Science à Washington, les détails que nous avons consignés relativement auxdits séismes, ceci afin de permettre de déterminer le point d'origine de ces tremblements de terre peu après qu'ils se sont produits. Nous avons

aussi maintenu en service continuel le sismographe vertical, mais comme il n'est pas aussi sensible que celui du type horizontal, il a enregistré moins de séismes. Nous avons observé quotidiennement les mouvements des pendules originaux N-S et E-W, qui accusent encore une inclinaison marquée de cette côte, apparemment vers le sud-est.

Inspections.—Au cours de l'année dernière j'ai inspecté certaines stations sur cette île, y compris celles de Duncan et de Nanaïmo, et celle de New Westminster, sur le continent. A Steveston, nous avons installé un nouvel anémographe; à White Rock nous avons inauguré une nouvelle station pour la température et la précipitation atmosphérique. Enfin, nous avons inspecté d'autres stations situées à: Kamloops, Tranquille, Golden et Invermere, et à Vancouver celle de l'Université de la Colombie-Britannique.

On a fait plusieurs conférences ayant trait aux travaux exécutés à cet observatoire, où la Société Royale Astronomique du Canada a tenu une de ses assemblées.

Le 1er mars, j'ai eu l'honneur de porter la parole à Seattle, devant l'assemblée de l'Association Forestière de l'Ouest. J'ai parlé des prévisions du temps de longue portée, et mes propos ont été très favorablement accueillis.

A cet observatoire, les travaux augmentent beaucoup surtout quant à la correspondance. Le nombre de personnes qui le visitent augmente considérablement, non par simple curiosité, mais pour jouir d'un enseignement qui semble être fort apprécié.

RAPPORT DU CAPITAINE L. A. DEMERS, COMMISSAIRE FÉDÉRAL CHARGÉ DES ENQUÊTES SUR LES NAUFRAGES

RELEVÉ des enquêtes préliminaires et des enquêtes formelles tenues durant l'année budgétaire 1928-29

Noms des navires et numéros officiels	Ports d'enregistrement	Observations
Agga, 62280.....	Bergen, Norvège....	Le 16 juin 1928, s'est échoué près de la courbe Bellmouth, fleuve St-Laurent. Enquête formelle tenue à Montréal le 17 juillet, par le cap. L. A. Demers, F.R.A.S., Commissaire Fédéral chargé des enquêtes sur les naufrages, ayant comme assesseurs nautiques les capitaines C. Lapierre et J. P. Dufour. *Jugement:* Le capitaine et le second sont exonorés de tout blâme tandis que le pilote Louis Philippe Daigle est trouvé coupable. Celui-ci est condamné à $400.00 d'amende.
Arran Firth, 146262.	Vancouver, C.B.....	Le 20 novembre 1928, s'est échoué sur l'extrémité sud de l'Ile Texada, C.A. Enquête formelle tenue à Vancouver les 19 et 20 décembre par le cap. J. D. MacPherson, assistant commissaire fédéral chargé des enquêtes sur les naufrages, ayant comme assesseurs nautiques les capitaines S. Vint et R. Archibald. *Jugement:* La cour se rend compte que la cause primordiale de l'échouage fut un courant anormal qui drossa le navire dans le nord de sa route. Le cap. Eugene MacMullan n'ayant pas commis de faute, son brevet N° 4533 lui est rendu. Le brevet N° 3122 est aussi rendu au second Samuel Hall Bilton (qui avait charge du navire au moment de l'accident), mais il est sévèrement censuré par la Cour qui l'engage à être plus prudent à l'avenir.
Barrie, 151045..... et *Hansa*, 71584...	Montréal P.Q..... Bergen, Norvège.	Le 26 juin 1928, est entré en collision dans le Canal Soulanges. Enquête formelle tenue à Montréal les 17 et 18 octobre, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines Charles Lapierre et L. Beaupré. *Jugement:* Le "Hansa" est seul à blâmer. Le capitaine Erling Netteland était trop sûr de lui, par conséquent sa culpabilité ne fut causée que par une erreur de jugement. Le capitaine du "Barrie", Roy Anderson, est exonéré ainsi que ses officiers.

RELEVÉ des enquêtes préliminaires et des enquêtes formelles tenues durant l'année budgétaire 1928-29—*Suite*

Noms des navires et numéros officiels	Ports d'enregistrement	Observations
Canadian Mariner, 141861	Montréal, P.Q.....	Le 18 août 1928, s'est échoué près de l'Ile Rouge, fleuve St-Laurent. Enquête formelle tenue à Montréal les 22 et 23 octobre, par le capitaine L. A. Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines C. Lapierre et N. Martorell. *Jugement:* Le capitaine est trouvé coupable, son erreur de jugement étant évidente. Mais comme il a de bons états de service on lui laisse son brevet; il n'est seulement que réprimandé, mis sur ses gardes et condamné à payer la somme de $100.00 devant servir à défrayer le coût de l'enquête. Le pilote Armand Lachance est aussi trouvé coupable; on lui laisse sa licence vu qu'il a de bons états de service, et on ne le condamne qu'à payer une amende de $100.00.
Clearwater, 147798...	Middlesborough, Angleterre.	Le 20 mai 1928, s'est échoué à 10 milles à l'est de la Pointe des Monts, fleuve St-Laurent inférieur. Enquête formelle tenue à Montréal, le 1er juin par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques les capitaines Martorell et Sprague. *Jugement:* La Cour décide que le capitaine George H. Davidson n'est pas à blâmer pour l'échouage, mais il est réprimandé sévèrement pour avoir permis une veille défectueuse. Le second Chas. N. Tattersall, coupable de veille défectueuse, a son brevet suspendu pour 6 mois. Entre temps on lui donne un brevet de premier lieutenant.
Canatco, 141478.....	Montréal, P.Q.....	Le 16 mai 1928, s'est échoué près de la pointe Fox, lac Michigan. Enquête formelle tenue à Collingwood le 29 mai, par le cap. Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines Bassett et Playter. *Jugement:* Le capitaine est trouvé coupable d'être apparemment demeuré indifférent à sa responsabilité du fait qu'il exerça son commandement de la barre au lieu de la passerelle. On ne suspend pas son brevet grâce aux sollicitations de son avocat, mais on le condamne à payer les frais de l'enquête.
City of Montreal, 66,734.	Toronto, Ont.....	Le 12 août 1928, s'est échoué près de l'Ile Doran, fleuve St-Laurent supérieur. Enquête formelle tenue à Montréal le 7 septembre, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques les capitaines C. Lapierre et A. Bouvier. *Jugement:* Le premier lieut. Jules Traversy, est trouvé coupable d'avoir navigué d'une façon indifférente en étant trop sûr de lui. Son brevet est suspendu pour le reste de la saison. Le capitaine Nérée Legault est exonéré de tout blâme.
Cairntorr, 145508....	Newcastle, Angleterre.	Le 23 octobre 1928, s'est échoué sur l'Ile Outer, baie Coacoacho, à l'ouest du cap Whittle, golfe St-Laurent. Enquête formelle tenue à Montréal le 2 novembre, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines N. Martorell et J. McCalmont. *Jugement:* Le navire a frappé une roche non portée sur les cartes. La Cour trouve que le capitaine Thomas James Baker est coupable d'avoir navigué trop près des côtes sans nécessité. Insouciance aussi évidente au moment de la perte des papiers du bord. Le brevet du capitaine est suspendu pour six mois; entre temps la cour recommande qu'on lui délivre un brevet de second.
Deepwater, 147797...	Middlesborough, Angleterre.	Le 27 octobre 1928, s'est échoué sur ou près du haut-fond Sugar Loaf environ un demi mille à l'ouest de Port Colborne. Enquête formelle tenue à Montréal le 10 novembre par le capitaine Demers ayant comme assesseurs nautiques les capitaines C. Lapierre et F. Ouellette. *Jugement:* Le capitaine est trouvé coupable d'être allé se coucher en approchant du Havre de Pointe Colborne. Son brevet est suspendu jusqu'à la fin de l'année 1929. Entre temps on lui délivre un certificat de second. Le premier officier est aussi trouvé coupable de ne pas avoir exécuté les ordres du capitaine, et son brevet est suspendu jusqu'au 1er juillet 1929.
Elfstone, 147708 et	Londres, Angleterre.	Le 29 juillet 1928, sont entrés en collision dans le voisinage de la bouée N° 39, qui se trouve dans le chenal maritime

RELEVÉ des enquêtes préliminaires et des enquêtes formelles tenues durant l'année budgétaire 1928-29—*Suite*

Noms des navires et numéros officiels	Ports d'enregistrement	Observations
Chicago Tribune, 146589.	Montréal, P.Q.	du lac St-Louis. Enquête formelle tenue à Montréal les 2, 3 et 6 août, par le capitaine Demers ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines C. Lapierre et N. Martorell. *Jugement:* Le "Elfstone" ne fut pas manœuvré en cours de route avec tout le soin voulu. L'officier Carter est sévèrement réprimandé pour son manque de compétence. Le capitaine Ernest Chartier est trouvé coupable de ne pas avoir donné le signal de danger et son brevet est suspendu pour un mois. Le capitaine H. Long est exonéré de tout blâme.
Gallier, 125.....	Anvers.....	Le 18 septembre, 1928, s'est échoué sur l'Ile d'Anticosti, à l'ouest de la Pointe Sud, crique Shallop. Enquête préliminaire tenue à Québec, le 28 novembre, par le capitaine Demers. *Décision:* L'échouage fut causé par un courant qui drossa le navire vers le rivage, conséquemment l'accident peut être attribué à une fortune de mer.
Huronic, 107168.....	Collingwood, Ont...	Le 6 août, s'est échoué près de l'Ile Lucille, lac Supérieur. Enquête formelle tenue à Port Arthur le 24 août par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines A. Linvingston et C. B. Kirk. *Jugement:* Le capitaine T. Selby Patterson est trouvé coupable d'avoir navigué d'une façon indifférente; son brevet N° 7830 est suspendu pour trois mois. Le second H. A. McLellan est trouvé coupable de ne pas avoir pris de sondes et d'avoir omis d'appeler le capitaine. Son brevet est aussi suspendu pour trois mois.
Laurentic, 149642.... et *Artena*, 63513.	Liverpool, Ang..... Gênes, Italie.....	Le 4 août 1928, sont entrés en collision dans le lac St-Pierre. Enquête formelle tenue à Montréal les 10, 11 et 28 août et le 10 septembre, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques les capitaines C. Lapierre et J. Dufour. *Jugement:* Ni les pilotes Angers et Perron, ni les officiers du "Laurentic" ne sont à blâmer. Les deux premiers sont exonérés de tout blâme de même que le "Laurentic".
L'*Orient*, 53081.....	Nantes, France.....	Le 20 juin 1928, s'est échoué sur le haut-fond Janvrin dans le détroit de Canso. Enquête formelle tenue à Montréal le 10 juillet par le capitaine Demers ayant comme assesseurs nautiques les capitaines Lapierre et Dufour. *Jugement:* La Cour trouve que le capitaine a fait une grave erreur due à ce qu'il se trouvait dans des difficultés dans le détroit, ce qui l'énerva. Une copie du rapport et une du jugement ont été envoyées au gouvernement français.
Lauzon, 126843.. et *Le Progrès*, 134138.	Québec, P.Q..... Québec, P.Q.	Le 5 octobre 1928, sont entrés en collision près du ou dans le Havre de Trois-Rivières. Enquête formelle tenue à Trois-Rivières le 26 mars, par le capitaine Demers ayant comme assesseurs nautiques les capitaines Lapierre et Marchand. *Jugement* Le capitaine Camille Biron est trouvé coupable et son brevet est suspendu pour trois mois. Hector Duval le second du "Lauzon" est aussi trouvé coupable et son brevet N° 2625 pour bac à vapeur est suspendu pour la saison de navigation de 1929, après quoi on recommande que ledit brevet soit annulé et qu'un brevet de capitaine de remorqueur lui soit délivré. Quant à Donat Lemay, on lui laisse son brevet.
Manasoo, 93932.....	Owen Sound, Ont...	Le 15 septembre 1928, coula sur l'Ile Griffith, baie Georgienne, seize pertes de vies. Enquête formelle tenue à Owen Sound les 3, 4 et 5 octobre, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines Waugh et McNicoll. *Jugement* Les armateurs sont exonérés de tout blâme. Les pertes de vies et celle du navire sont dues à du mauvais arrimage, à de l'indifférence, à de la négligence et à de l'insouciance de la part de ceux qui avaient charge du navire. En conséquence les brevets Nos 10730 et 11823 respectivement, du capitaine John Mackay et du second Osburn Stephen Long, sont annulés parce qu'ils ont été trouvés coupables d'incompétence pour faire face aux responsabilités qui leur incombaient.
Martian, 131057 et *Fortwildoc*, 153114.	Port Arthur, Ont.... Fort William, Ont.	Le 30 juin 1928 sont entrés en collision dans la rivière Kaministiquia en face du bassin pour charbon (Coal Dock) du C.F.P.C. Enquête formelle tenue à Toronto les 27 et 28 juillet par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques les capitaines J. B. Foot et J. Williams. *Jugement:* La Cour trouve que le "Fortwildoc" est seul à blâmer.

RELEVÉ des enquêtes préliminaires et des enquêtes formelles tenues durant l'année budgétaire 1928-29—*Suite*

Noms des navires et numéros officiels	Ports d'enregistrement	Observations
		Le capitaine n'est pas trouvé coupable vu une situation sur laquelle il n'avait pas de contrôle, néanmoins la Cour juge à propos et de le réprimander, de le mettre sur ses gardes, cur il a violé les règlements relatifs à la vitesse.
Meaford, 151043.....	Montréal, P.Q.....	Le 8 juillet 1928, s'est échoué près du Cap Ste-Madeleine, fleuve St-Laurent. Enquête formelle tenue à Québec le 18 juillet, par le capitaine Demers ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines C. Lapierre et A. Landry. *Jugement:* Le pilote F. X. Lachance est trouvé coupable de négligence dans l'accomplissement de ses devoirs, mais comme il a 17 ans de bons états de service à son acquit, la Cour ne suspend sa licence que pour 12 mois.
Michael L. Embiricos, Grec.	Andros, Grèce.....	Le 17 juillet 1928, s'est échoué à Pointe-Pouliot à 2 milles à l'ouest de la Pointe-au-Père, fleuve St-Laurent. Enquête formelle tenue à Montréal les 19 et 25 juillet et le 1er août, par le capitaine Demers ayant comme asesseurs nautiques, les capitaines H. Martorell et J. McFadyen. *Jugement:* La cour trouve que le pilote Auguste Santerre est à blâmer. S'il avait fait preuve de sens commun ordinaire et prévu les circonstances possibles l'accident ne serait pas survenu. Aussi le pilote est trouvé coupable d'avoir abandonné le navire après son échouage. Vu ses bons états de service et les circonstances atténuantes apparentes, la cour ne se montre pas sévère à son égard et suspend sa licence pour trois mois cependant qu'il est réprimandé et mis sur ses gardes.
Monarch, 116668.....	Midland, Ont.....	Le 24 août 1927, coula à pic en face de Port Dalhousie, lac Ontario. Enquête formelle tenue à Toronto les 12 et 13 décembre, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines John William et John Ewart. *Jugement:* La Cour déclare que: 1° la drague était impropre à tenir la mer: 2° le remorqueur "Gerald B. Russell" n'a pas pris les mesures de prudence nécessaires que nécessitent les manœuvres de remorquage. Le capitaine Crawford est sévèrement réprimandé, mais on lui laisse son brevet. Quant au capitaine du remorqueur "Dorothy May", il est exonéré de tout blâme. Les assureurs sont condamnés à payer le coût des frais de l'enquête.
Montrose, 145919 et *Rose Castle*, 137438.	Liverpool, Ang..... Montréal, P.Q.	Le 27 juillet 1928, sont entrés en collision dans le fleuve St.-Laurent dans le voisinage de la bouée à gaz N° 39-C, à la traverse de Bécancour. Enquête formelle tenue à Montréal les 7, 8, 9, 14, 15 et 16 d'août, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines J. MacIntosh et N. Martorell. *Jugement:* La Cour décide: 1° que le capitaine Luke Holmes du "Rose Castle" avait de bonnes raisons de se trouver dans sa chambre, étant donnés l'état du temps et les manœuvres à exécuter; en conséquence le capitaine Holmes est exonéré de tout blâme. 2° que le pilote Ferdinand Marchand conduisait le navire dans les eaux qu'il connait et qu'au dernier moment, comme il devait le faire, il fit mettre la barre à tribord toute et fit faire machine en arrière à toute vitesse. 3° qu'il n'y a rien à dire pour ou contre l'attitude du premier lieutenant Evan Owen du "Rose Castle"; conséquemment le "Rose Castle" n'est pas coupable de l'abordage. Quant au capitaine A. H. Notely du "Montrose", son absence de la passerelle est considérée comme étant admissible, mais on le trouve coupable de ne pas avoir offert de l'aide; son brevet est suspendu pour une période d'un mois. Le premier lieutenant Thonas Jones est réprimandé pour ne pas avoir porté l'état de choses à la connaissance du capitaine du "Montrose"; il est seul à blâmer pour la collision, le bâtiment ayant violé les articles 18,25,27,28 et 29 du règlement pour prévenir les abordages. Le pilote Fortunat Amyot est trouvé coupable, et son brevet est suspendu pour le reste de la saison.

RELEVÉ des enquêtes préliminaires et des enquêtes formelles tenues durant l'année budgétaire 1928-29—*Suite*

Noms des navires et numéros officiels	Ports d'enregistrement	Observations
Newton Beech, 148139, et *Adour*.	Newcastle..... Oslo, Norvège.	Le 16 juillet 1928, sont entrés en collision tandis que le "Newton Beech" était à l'ancre entre le bâteau-feu de la Traverse inférieure et la bouée 56, fleuve St. Laurent. Enquête formelle tenue à Québec les 19 et 20 juillet, par le capitaine Demers ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines C. Lapierre et A. Landry. *Jugement:* La Cour exonère de tout blâme le capitaine du "Newton Beech", C. H. Laing, brevet du "Board of Trade" 023649, ainsi que le premier lieutenant MacKay. Le capitaine du "Adour", Inghart Danielson, et son premier lieutenant sont aussi exonérés de blâme. Le pilote Ernest Gourdeau est trouvé coupable de mauvais jugement en essayant de couper la route sur l'avant de l'autre navire pendant une marée d'une vitesse de 2 ou 3 nœuds. Sa licence est suspendue pour une période de deux mois.
Panaghis S. Hadoulis, I.G.K.R.	Andros, Grèce.....	Le 4 novembre 1928, s'est échoué près de l'extrémité sud de l'Ile White, fleuve St. Laurent. Enquête formelle tenue à Montréal le 15 novembre par le capitaine Demers ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines C. Lapierre et N. Martorell. *Jugement:* La Cour trouve que le pilote Alex. Larochelle est coupable sur quatre points, mais vu ses bons états de service antérieurs, on lui laisse sa licence cependant qu'on le condamne à payer une amende de $300. Le capitaine et les officiers, tous étrangers, sont exonérés.
Queens County.....	Bergen, Norvège....	Le 18 août 1928, s'est échoué sur les roches Cormorant de la baie Whitely, golfe St. Laurent. Enquête préliminaire tenue à Montréal les 7 et 10 septembre par le capitaine Demers. *Décision:* Le capitaine est trouvé coupable d'avoir navigué d'une façon indifférente par ce qu'il était trop sûr de lui. Le second s'est trompé en ne se conformant pas aux instructions qui lui étaient données et en n'ayant pas observé une veille nécessaire.
Robert H. Merrick, 148183.	Vancouver, C.B.....	Le 25 novembre 1928, s'est échoué dans Espéranza Inlet, côte occidentale de l'Ile Vancouver, C.B. Enquête formelle tenue à Vancouver les 22 et 23 janvier, par le capitaine J. D. MacPherson ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines S. Vint et R. Archibald. *Jugement:* La cour trouve que l'échouage est dû à une erreur de la part du second, Kenneth McLeod, qui est le seul coupable. En conséquence, son brevet (N° 11278) de second d'un navire à passagers pour cabotage est suspendu pour trois mois à partir de la date de l'accident. Aucun blâme n'est attribué au capitaine, Stewart Noel, qui dormait au moment de l'accident, mais qui avait donné l'ordre qu'on le réveillât s'il survenait du brouillard, lequel ordre n'avait pas été exécuté par le second.
Saskatoon, 84327.....	Montréal, P.Q.....	Le 10 mai 1928, s'est échoué près du récif "Rock of Ages", lac Supérieur. Enquête formelle tenue à Montréal le 8 juin, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines Miller et Sears. *Jugement:* La Cour trouve que le capitaine Frederick Robinson Irish, brevet N° 7975, n'a pas pris les mesures de précaution nécessaires parce qu'il était trop sûr de lui. On lui laisse son brevet, mais il est sévèrement réprimandé et mis sur ses gardes. Il est condamné à payer entièrement le coût des frais de l'enquête.
Starmount, 145609...	Montréal, P.Q.....	Le 24 octobre 1928, s'est échoué près des Rapides Richelieu, fleuve St. Laurent. Enquête formelle tenue à Montréal le 24 octobre, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines C. Lapierre et N. Martorell. *Jugement:* La cour est d'avis que le pilote Wilbrod Gauthier n'aperçût pas les feux d'alignement de Lotbinière faute de présence d'esprit et de perspicacité. Il est trouvé coupable et condamné à payer une amende de $100.00. En outre la cour recommande l'acceptation de sa démission.
Swiftwater, 147749..	Blyth, Ang.....	Le 10 mai 1928, s'est échoué sur ou près de l'Ile Sisters, fleuve St. Laurent. Enquête formelle tenue à Montréal le 22 mai par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines J. K. McFadyen et J. A. Ouellette. *Jugement:* La Cour est d'avis que le capitaine avait raison de vouloir se reposer après une longue veille et de confier le navire aux soins d'un officier breveté; en conséquence on

RELEVÉ des enquêtes préliminaires et des enquêtes formelles tenues durant l'année budgétaire 1928-29—*Suite*

Noms des navires et numéros officiels	Ports d'enregistrement	Observations
Swiftwater, 147749..	Blyth, Ang.....	lui rend son brevet. Quant au second, Earl Gavey Dolbel, il est trouvé coupable d'avoir cédé au sommeil. Son brevet est suspendu pour le reste de la saison de navigation.
Seapoll, 135891.....	West Hartlepool, Angleterre.	Le 25 octobre 1928, s'est échoué au large des Roches Channel, dans le chenal de l'Est de Barkley Sound. Enquête formelle tenue à Victoria les 9 et 10 novembre, par le capitaine MacPherson, ayant comme assesseurs nautiques les capitaines Vint et Fleming. *Jugement:* La Cour est d'avis que l'échouage ne peut être attribué à aucun geste blâmable de la part: du capitaine du navire, Vivian Forth, du 1er lieut Norman Spouce, ou du pilote Wm. J. Boyce. Le témoignage de M. H. D. Parizeau, hydrographe en chef du Gouvernement du Dominion, établit indubitablement qu'il existe un obstacle inconnu et non porté sur les cartesà quelques encâblures dans le sud magnétique de la bouée à gaz du chenal Rooks. Dans ces conditions la Cour est d'avis que c'est cet obstacle que frappa le "Seapool". On rend leurs brevets au capitaine, aux officiers et au pilote.
Stillwater, 147799...	Middlesborough.....	Le 12 novembre 1928, s'est échoué au sud du haut-fond Melville, lac Ontario. Enquête formelle tenue à Montréal le 4 décembre, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques les capitaines C. Lapierre et N. Martorell. *Jugement:* La Cour est d'avis que le capitaine Walter McBroom est coupable de ne pas avoir pris les mesures de précautions nécessaires. Comme il a été révoqué par ses patrons on lui laisse son brevet, mais il est condamné à payer le montant de $150. pour défrayer les frais de l'enquête.
Twickenham, 85658..	Londres, Ang.....	Le 2 juillet 1928, s'est échoué dans le havre de Sydney, Cap Breton. Enquête formelle tenue à Sydney, N.-E., le 17 septembre, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques les capitaines O. A. Lewis et I. H. Lewis. *Jugement:* La Cour est d'avis que le capitaine est coupable de n'avoir pas fait preuve de la présence d'esprit à laquelle on avait droit de s'attendre de sa part. Il est condamné à $200. pour aider à payer les frais de l'enquête. Le pilote William D. Morrison est aussi trouvé coupable. Sa licence est suspendue pour le reste de la saison de navigation.
Thousand Islander, 141756.	Montréal, P.Q.....	Le 21 novembre 1928, a coulé dans le lac Huron pendant qu'il se rendait de Sarnia à Midland, à la remorque du vapeur "Collingwood". Enquête formelle tenue à Toronto les 31 janvier et 1er février, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques les capitaines J. B. Foote et John William. *Jugement* La Cour est d'avis qu'on n'a trouvé la preuve d'aucune négligence ou mauvaise intention vu l'attitude prise par le capitaine et les officiers de chacun des deux navires, toutefois on a constaté une erreur de jugement de la part du capitaine G. W. Pearson. Le capitaine A. J. Clark du "Thousand Islander" n'a pas fait preuve d'un esprit de ressource tel qu'on est en droit de l'attendre de la part d'un capitaine. On ne touche pas aux brevets des deux capitaines, mais étant donnés leur conduite respective et leur façon d'agir qui n'étaient pas dignes d'éloges, la Cour les invite à faire preuve de plus de jugement à l'avenir, et de s'efforcer d'acquérir l'esprit d'initiative qui leur a fait défaut.
Vesuvio P.L.F.S.... et *Older L.B.R.H*.....	Italie..... Bergen, Norvège.	Le 20 septembre 1928, sont entrés en collision dans le port de Montréal, dans le voisinage du môle Laurier. Enquête formelle tenue à Montréal les 25, 26 et 27 septembre, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques les capitaines Lapierre et Bouvier. *Jugement:* La Cour est d'avis que le "Older" est seul à blâmer quant à la collision s'étant délibéremment placé de façon à être drossé sur l'avant du "Vesuvio"; le pilote Damien Paquet, qui se trouvait à la barre et dirigeait la manœuvre, est suspendu pour le reste de l'année 1928. Le capitaine est également trouvé coupable d'avoir permis l'exécution d'une manœuvre qui violait l'article 19. On ne peut toucher à son brevet mais une copie du rapport est envoyé au Consul de Norvège.

RELEVÉ des enquêtes préliminaires et des enquêtes formelles tenues durant l'année budgétaire 1928-29—*Fin*

Noms des navires et numéros officiels	Ports d'enregistrement	Observations
Vigilant, 117070.....	Ottawa, Ont.....	Le 20 mai 1928, pendant qu'il accostait à Halifax, ce bâtiment endommagea les quais De Wolf et Bennett, cependant qu'il subissait lui-même des avaries. Enquête formelle tenue à Charlottetown le 28 juin, par le capitaine Demers, ayant comme assesseurs nautiques, les capitaines T. G. Taylor et M. C. Allenby. La Cour est d'avis que le capitaine dudit navire est coupable non pas autant d'une erreur de jugement que d'un manque même de jugement. Afin cependant, d'être juste envers le capitaine et ses supérieurs, la Cour suggère que l'on se livre à des essais relatifs aux diverses actions produites par une hélice en mouvement. Le brevet du capitaine lui est rendu et on exonère de tout blâme les autres officiers du navire.

DIRECTION DU SERVICE QUI S'OCCUPE DES CAPITAINES ET DES MARINS

RAPPORT DU DIRECTEUR B. F. BURNETT

Les écoles de navigation ont donné des cours à Saint-Jean, N.-B., Halifax, N.-E., Yarmouth, N.-E., Québec, P.Q., Prince-Rupert, C.-B. et Kingston, Ont., cependant que des leçons sur la marine étaient données à Collingwood, Ont., et à Vancouver, C.-B.

On a fait subir des examens pour l'obtention des brevets de capitaines et de seconds à Halifax, N.-E., Yarmouth, N.-E., Sydney-Nord, N.-E., Borden, I.P.-E., Saint-Jean, N.-B., Québec, P.Q., Montréal, P.Q., Ottawa, Kingston, Midland, Toronto, Collingwood, Port-Arthur, et Kenora, Ont., Selkirk, Man., Prince-Rupert, Vancouver, et Victoria, C.-B.

Durant l'année on a délivré des brevets de capacité pour navires de mer à 34 capitaines, 6 seconds et 11 premiers lieutenants; des certificats de capacité à 83 capitaines et 120 seconds de navires de cabotage; à 39 capitaines et 78 seconds, des brevets de capacité pour navigation sur les eaux de l'intérieur; à 28 capitaines et 12 seconds, des brevets de capacité pour navigation sur les eaux secondaires de l'intérieur; et à 40 capitaines des brevets temporaires.

Dans les ports de mer on a enrôlé 28,748 marins et on en a congédié 25,763.

RAPPORT CONCERNANT LE PILOTAGE

SOUMIS PAR LE

CAPITAINE G. E. L. ROBERTSON, DIRECTEUR DU PILOTAGE

L'honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries est l'autorité de pilotage pour les districts de pilotage de Montréal, Québec, Saint-Jean, Halifax et Sydney, et toutes les questions ayant trait au pilotage dans ces districts sont confiées aux surintendants locaux qui se trouvent dans les villes susmentionnées.

DISTRICT DE MONTRÉAL

A l'ouverture de la saison de navigation de 1928, il y avait dans ce district 58 pilotes et vingt-deux apprentis pilotes. Durant la saison de navigation 3

pilotes furent mis en retraite, et 3 apprentis pilotes ayant subi avec succès des examens, furent reçus pilotes, ce qui porta le nombre de ceux-ci à 58; quant aux apprentis, leur nombre était de 19 le 31 mars 1929.

Ce fut un navire de cabotage qui, le 26 avril, arriva le premier à Montréal, tout au commencement de la saison de navigation, puis arrivèrent à la même date un navire au long-cours, et le 4 mai, un navire des eaux intérieures.

Au cours de la saison le gain brut des pilotes fut de $329,282.72. En 1927 il avait été de $317,561.47, soit une augmentation de $11,721.25 par comparaison à 1927.

Le nombre total des navires pilotés à l'entrée fut de: 2,290; et à la sortie, 2,250, soit en tout 4,540 navires pilotés, d'un tonnage net global de 12,982,710 tonnes, contre 4,387 navires d'un tonnage net de 11,866,275 tonnes pour 1927, soit une augmentation de 153 navires représentant un tonnage net de 1,116,435 tonnes.

A la fin de la saison de navigation, partirent du port de Montréal: le 2 décembre un navire des eaux intérieures; le 4 décembre un caboteur; et le 8 décembre un long-courrier.

Dans ce district on retient aux pilotes 5 pour 100 de leur gain brut que l'on verse au Fonds de Pension des pilotes de Montréal. Ce fonds est administré par le ministère des Finances. Au 31 mars 1929 il s'élevait à $112,973.57.

DISTRICT DE QUÉBEC

A l'ouverture de la saison de navigation de 1928, il y avait dans ce district: 47 pilotes et 19 apprentis pilotes. Un pilote fut mis en retraite, n'ayant pas subi avec succès l'épreuve annuelle concernant la vue; deux pilotes furent mis en retraite durant la saison; trois apprentis furent examinés et reçurent leur licence et six apprentis furent nommés. Au 31 mars 1929 le nombre total des pilotes était donc de 48 et celui des apprentis pilotes de 22.

Ce fut le 18 avril que le service reprit à la station de pilotage de la Pointe-au-Père où le premier navire à l'atterrissage passa le lendemain.

Durant toute la saison le gain brut des pilotes s'est élevé à $304,590.95 contre $299,060.46 pour la saison de 1927, soit une augmentation de $5,530.49.

Le nombre total des navires pilotés à l'entrée et à la sortie a été de 4,045, d'un tonnage global net de 15,123,330 tonnes contre 4,087 navires de 12,112,519 tonnes nettes pilotés en 1927, soit une diminution de 42 navires, mais une augmentation de 3,010,811 tonnes nettes.

Le 14 décembre 1928 on ferma la station de pilotage de la Pointe-au-Père, après le départ du dernier navire. Le bateau de pilotage *Jalobert* fut conduit à Québec pour y passer l'hiver. Durant la saison de navigation de 1928 on construisit un bateau à moteur de 50 pieds, que l'on nomma *Abraham Martin*. Le 12 octobre 1928 ce bateau se rendit à la Pointe-au-Père.

Dans ce district on retient aux pilotes 7 pour 100 de leur gain brut que l'on verse à leur fonds de pension. Ce fonds qui est administré par la Corporation des Pilotes de Québec, s'élevait au 31 décembre 1928 à $112,286.79. Outre la pension qu'ils reçoivent de la susdite corporation certains pilotes en retraite (au nombre de 38) reçoivent une allocation annuelle de $300.00 de la part du Gouvernement.

GÉNÉRALITÉS—MONTRÉAL ET QUÉBEC

Monsieur R. A. Viallard, Montréal, agit comme surintendant de ces districts et M. F. J. Boulay de Québec est le surintendant adjoint.

Toutes les dépenses occasionnées par le service du pilotage à Montréal et à Québec sont prélevées sur les fonds publics. Elles se sont élevées à $15,054.31 pour le district de Montréal, et à $67,184.42 pour le district de Québec. Sont compris dans cette dernière dépense, l'entretien du bateau-pilote *Jalobert* et le coût de la construction et de l'entretien du nouveau bateau à moteur *Abraham Martin*.

En outre de leur service de pilotage, le bateau-pilote *Jalobert* et les susdites embarcations servent aussi pour la station de quarantaine, attendu que des médecins se trouvent à bord du *Jalobert*, ce qui permet d'accorder la libre pratique aux navires pourvu qu'il n'y ait pas de maladies contagieuses à bord. Ceci permet d'éviter tout retard pour les bateaux qui, sans cela, devraient s'arrêter à la Grosse-Ile.

Le *Jalobert* débarque le courrier destiné à tous les points de l'Est, et il en manutentionne entre les navires et les aéroplanes et *vice versa*, pour le service de la poste aérienne qui a été inauguré au cours de la saison de 1927. Ces divers courriers se sont composés de 5,199 sacs, 1,766 paniers et une grande quantité de courrier détaché, plus 820 sacs de lettres destinés à des navires qui prirent la mer. Le même bâtiment prend à son bord les officiers des douanes pour les mettre à bord des navires ou pour les en débarquer. De la sorte cinq services sont centralisés à la Pointe-au-Père, ce qui plaît au monde maritime, et ce qui permet au gouvernement fédéral de réaliser une économie considérable.

DISTRICT DE SAINT-JEAN

Au commencement de la saison de navigation, il y avait dans ce district 13 pilotes et deux apprentis pilotes. Au cours de l'année un pilote mourut et un autre ayant atteint la limite d'âge fut mis en retraite et accepta sa pension de retraite. Ce qui, au 31 mars 1929 laissait pour le district, onze pilotes et deux apprentis pilotes.

Pour 1928-29, le revenu brut du district a été de: $54,843; quant aux dépenses, y compris l'entretien du bateau-pilote, de l'embarcation à moteur, le remboursement d'emprunts et le montant versé au fonds de retraite, elles se sont élevées à $17,272.18, ce qui a laissé une balance de $37,570.82 à répartir entre les pilotes.

Le nombre des navires à l'entrée a été de 475 et à la sortie de 482, soit en tout 957 navires d'un tonnage global net de 2,701,004 tonnes, contre 935 navires d'un tonnage net de 2,426,786 tonnes pour l'année précédente, soit une augmentation de 22 navires et de 264,217 tonnes nettes.

Dans ce district on retient les 12 pour cent du revenu brut pour les verser au fonds de retraite des pilotes. Ce fonds est administré gratis par le Ministère des Finances pour les pilotes de St-Jean, N.-B. Au 31 mars 1928 ce fonds s'élevait à $43,354.85.

Durant la saison le bateau annexe de pilotage *Monarchy* fut retiré du service et vendu; mais l'on construisit et mit en service une goélette, nommée *Glooscap,* qui est mixte et servira au pilotage. A cette station on se sert aussi d'un canot à moteur comme bateau pilote annexe.

A St-Jean, M. J. C. Chesley agit comme surintendant des pilotes.

Les dépenses faites par le service du pilotage pour l'entretien du bureau et le personnel se sont élevées à $3,010.75.

DISTRICT D'HALIFAX

Au commencement de la saison de navigation 1928-29, il y avait dans ce district 20 pilotes et 3 apprentis pilotes. On n'a pas accordé de licence, durant l'année, à aucun pilote ou apprenti pilote.

Le revenu brut s'est élevé en 1928-29 à $102,229.53 soit une augmentation de $3,100.68 par comparaison aux chiffres donnés pour l'année précédente. Les dépenses totales y compris le remboursement d'emprunts, l'entretien général des deux bateaux pilotes, et le montant versé au fonds de retraite, se sont élevées à $31,129.53, ce qui laissait une balance de $71,100.00 à répartir entre les pilotes.

Le nombre total des navires pilotés à l'entrée a été de 1,434, et à la sortie de 1,425, soit en tout 2,859 navires d'un tonnage global net de 9,132,930 tonnes,

contre 3,105 navires d'un tonnage global net de 7,902,319 tonnes, soit une diminution de 246 navires, bien que le tonnage ait été en augmentation de 1,230,611 tonnes.

Au port d'Halifax on a armé le nouveau bateau annexe de pilotage *Hebridean,* ce qui fait qu'à ce port on dispose actuellement de deux excellents bateaux pilotes, dont on est fier, savoir: le *Nauphila* et le *Hebridean.*

Dans ce district on retient 5 pour cent du gain brut des pilotes pour les verser au fonds de retraite. Ce fonds est administré gratis par le Ministère des Finances pour les pilotes d'Halifax. Au 31 mars 1929 il s'élevait à $82,368.55.

A Halifax c'est le capitaine P. C. Johnson qui est le surintendant des pilotes.

Pour l'entretien du bureau et pour le personnel, le service de pilotage du district d'Halifax a dépensé $6,665.21.

DISTRICT DE SYDNEY, N.-É.

Au commencement de la saison de navigation il y avait dans ce district 18 pilotes et pas d'apprenti pilote. Au cours de la saison il est mort un pilote, ce qui laissa 17 pilotes au 31 mars 1929.

La saison commença le 16 avril 1928 et se termina le 18 janvier 1929.

Dans ce district le revenu brut s'est élevé à $60,360.35 soit une augmentation de $5,429.69 par comparaison à l'année précédente; les dépenses totales, y compris le montant versé au fonds de retraite, l'entretien général et l'exploitation du bateau-pilote, plus le remboursement partiel des fonds empruntés pour la construction du bateau pilote, et de la nouvelle station s'élevèrent à $16,133.51, ce qui laissa une balance de $44,226.84 à répartir entre les pilotes.

Le nombre total des navires pilotés à l'entrée a été de 1,176 et à la sortie, 1,176, soit en tout 2,352 navires d'un tonnage global net de 2,257,544 tonnes contre 2,218 navires d'un tonnage global net de 2,076,248 tonnes pour l'année précédente, soit une augmentation de 134 navires jaugeant 186,296 tonnes nettes. Durant la saison on a construit une nouvelle station de pilotes aux Môles.

Dans ce district 15 pour cent du revenu brut sont prélevés sur le gain des pilotes pour être versés à leur fonds de retraite, lequel est administré gratis par le Ministère des Finances. Au 31 mars 1929 ce fonds s'élevait à $42,421.08.

A la station de Sydney, le navire auxiliaire H.M. *Whitney* est employé comme bateau-pilote.

Les dépenses faites par le service du pilotage à Sydney ont été prélevées sur les fonds publics; elles s'élevèrent à $5,551.08.

Le capitaine J. D. MacKenzie, de Sydney, est le surintendant des pilotes de ce district.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Pour s'enquérir de la situation du pilotage en Colombie-Britannique, on a nommé le juge en chef Auley Morisson, commissaire royal. Les séances de cette cour eurent lieu à Victoria, Vancouver, Nanaïmo et Prince-Rupert. J'eus alors l'honneur de siéger auprès de l'honorable juge en qualité de conseiller.

Le commissaire a fait parvenir son rapport au département le 20 décembre 1928 ainsi que les recommandations qu'il avait à faire. Ce rapport fut soumis au Parlement le 21 février 1929.

GÉNÉRALITÉS

Sur les trente-six administrations de pilotage établies par l'autorité du Gouverneur en conseil, en conformité avec les dispositions de la Loi de la marine Marchande au Canada, douze ont envoyé des rapports pour l'année 1928.

STATION DE SIGNAUX, CITADELLE D'HALIFAX, N.-E.

RELEVÉ du mouvement des navires du 1er avril 1928 au 31 mars 1929.

—	Navires de guerre britanniques			Navires de guerre étrangers			Vapeurs 1ère classe			Vapeurs 2e classe			Vapeurs câbliers			Trois m. c. Barques et brigantins			Bricks et bricks-goé.			Goélettes à trois mats, ou battant pavillon de signaux P.			Totaux mensuels		
	S	A	Ap.	S	A	Ap.	S	A	Ap.	S	A	Ap.	S	A	Ap.	S	A	Ap.	S	A	Ap.	S	A	Ap.	S	A	Ap.
1928																											
Avril	....	....	....	2	2	....	100	100	....	62	62	....	4	4	....	....	....	....	....	....	....	2	2	....	170	170	.....
Mai	....	....	....	1	1	....	77	77	....	55	55	....	6	6	....	....	....	....	....	....	....	4	4	....	143	143	.....
Juin	1	1	....	2	2	....	74	74	....	69	69	....	9	9	....	....	....	....	....	....	....	9	9	....	164	164	.....
Juillet	4	4	....	1	1	....	80	80	....	55	55	....	3	3	....	....	....	....	....	....	....	6	6	....	149	149	.....
Août	3	3	....	....	....	....	102	102	....	52	52	....	7	7	....	....	....	....	....	....	....	4	4	....	168	168	.....
Septembre	1	1	....	1	1	....	75	75	....	58	58	....	10	10	....	....	....	....	....	....	....	5	5	....	150	150	.....
Octobre	3	3	....	....	....	....	90	90	....	71	71	....	5	5	....	1	1	....	....	....	....	3	3	....	173	173	.....
Novembre	....	....	....	....	....	....	85	85	....	47	47	....	6	6	....	....	....	....	....	....	....	10	10	....	148	148	.....
Décembre	....	....	....	....	....	....	115	115	....	57	57	....	6	6	....	....	....	....	....	....	....	5	5	....	183	183	.....
1929																											
Janvier	....	....	....	....	....	....	111	111	....	42	42	....	5	5	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	158	158	.....
Février	....	....	....	....	....	....	89	89	....	33	33	....	11	11	....	....	....	....	....	....	....	3	3	....	136	136	.....
Mars	....	....	....	....	....	....	126	126	....	59	59	....	6	6	....	....	....	....	....	....	....	3	3	....	194	194	.....
Totaux	12	12	....	7	7	....	1124	1124	....	660	660	....	78	78	....	1	1	....	....	....	....	54	54	....	1,936	1,936	.....

RAPPORT ANNUEL CONCERNANT L'ÎLE DE SABLE

H. F. Henry, Surintendant

Au cours de l'année sous revue on a exécuté à toutes les stations, diverses réparations nécessaires et peinturé les bâtisses.

On a entretenu en bon état les embarcations de sauvetage, les canots de barre et les appareils de sauvetage sur la grève.

Monsieur Lee, du Service des Marées du Ministère, Ottawa, arriva dans l'île, par le bateau du printemps, la visita et me donna des renseignements relatifs à la construction d'un quai et à l'installation d'un marégraphe. Le quai fut construit à la station principale sur la côte nord de l'île, et le marégraphe, qui fut mis en service le 6 juin, resta à sa place jusqu'au 12 août, date à laquelle le quai fut emporté par un fort coup de vent et une grosse mer. Or, comme le Service des Marées ne désirait les données d'observations marégraphiques que durant trois mois, je pensai qu'il était trop tard pour reconstruire le quai et employer les instruments marégraphiques supplémentaires.

Le Dr Smith du Service météorologique, Toronto, visita l'île au mois d'août, et y resta 6 jours. Il avait apporté des instruments et les instructions nécessaires relatives à de premiers essais de lâchers de ballons pilotes, me confiant ce genre de travail.

Animaux.—Animaux disponibles—34 bêtes à cornes, 40 chevaux domestiques, environ 150 poneys sauvages, une truie et un porc.

Population.—Elle comprend actuellement 37 personnes, désignées comme suit:—

Station principale—	
Surintendant Henry, femme et famille	5
Cuisinier Altman; maître d'équipage T. Keeting; personnel: C. Pye, C. Topple, R. McDow, C. Singston. C. Blackader et R. Palmer	8
Station N° 2—	
Gardien Grégoire, femme et famille	8
Station N° 3—	
Gardien MacKenzie, femme et l'aide Gill	3
Feu de l'Ouest—	
Gardien Stoddart, femme, enfant et l'aide H. Stoddard	4
Feu de l'Est—	
Gardien Mason, femme, famille et l'aide E. Kerwin	4
Station de T.S.F.—	
L'opérateur en chef G. A. Raine; aides D. Currie, J. Lynch et Madame Lynch et enfant	5

On a fait 14 exercices de monœuvres avec les embarcations de sauvetage et 10 avec les appareils de sauvetage sur la grève.

Par temps de brume, de neige ou de forte pluie on a patrouillé l'île 75 fois.

Durant l'année j'ai visité les stations 12 fois.

RAPPORT PROVENANT DES AGENCES

Agence d'Halifax, N.-E.

Au cours de l'année budgétaire terminée le 31 mars 1929, cette agence a entretenu: 152 phares, 1 feu montré d'une maison privée, 2 bateaux-phares, 7 feux non gardé, 20 feux sur mâts, 9 feux électriques, 79 quais, 27 sémaphores pour signaux de tempêtes, 20 diaphones, 1 appareil à vapeur pour signal de brume, 1 appareil à explosion pour signal de brume, 2 cloches de brume actionnées mécaniquement, 6 stations de sauvetage de la vie humaine et une station humanitaire de secours à l'île de Sable; 46 cornets de brume actionnés à la main, 20 bouées mixtes à gaz et à sifflet, 18 bouées mixtes à gaz et à cloche, 23 bouées à sifflet, 58 bouées à cloche, 2 balises à voyants, 76 bouées plates, 54 bouées coniques, 12 bouées sphériques, 976 bouées espars, 16 balises avec gaules

ramées, 2 barils de balisage, 13 tonnes de balisage, 14 poteaux de balisage et 4 vapeurs du gouvernement, savoir:—*Lady Laurier, Stanley, Aranmore* et *J. L. Nelson.*

On a inspecté durant l'année tous les dispositifs pour signaux de brume et tous les feux, et aussi un grand nombre de bouées dans les havres et de quais.

Toutes les bouées débarquées à cette station furent visitées et réparées lorsque nécessaire. Toutes furent nettoyées et peinturées, cependant qu'on faisait de petites réparations à un certain nombre de phares.

MODIFICATIONS DES AIDES À LA NAVIGATION

Le phare de Chester Ironbound fut changé: d'un feu fixe blanc il est devenu un feu blanc non gardé, à acétylène, automatique et à occultations. On a discontinué d'employer à cet endroit un cornet de brume actionné à la main.

La bouée conique du havre de Musquodoboit a été remplacée par une bouée à cloche.

La balise espar de l'extrémité du haut-fond en face de la pointe Grove a été remplacée par une bouée plate.

On a changé de place la bouée à cloche Marie-Joseph.

On a changé les caractéristiques du feu de la pointe Chebuctou.

La bouée espar du passage Cockerwit a été remplacée par une bouée conique.

La bouée espar du passage Barrington a été remplacée par une bouée plate.

On a mouillé sur un nouvel emplacement la bouée à cloche du havre Coddles.

NOUVEAUX DISPOSITIFS D'ÉCLAIRAGE ET DE BALISAGE

Bouée à cloche à l'île Indian.

Bouée à cloche à False La Have.

Bouées à cloche à Petit Liscomb.

Bouées à cloche à l'entrée de Petit Bras d'Or.

Havre de Lunenburg—une bouée plate et 5 bouées espars.

Port Nova—bouée à gaz et à sifflet.

Une bouée provisoire, verte et à gaz pour marquer l'épave du chalutier *Good Hope.*

Installation d'un nouveau mécanisme pour signal de brume à la Pointe Eddy.

Bouée conique, rouge à l'extrémité ouest du haut-fond à trois quarts de mille dans le sud-ouest en face de la Pointe Chappell.

Feu non gardé au sommet du plateau rocheux qui se trouve à l'entrée du havre de Guysboro. Bouée à gaz acétylène, à feu blanc à occultations automatiques, actionné par un cadran solaire.

Nouveau sémaphore pour signaux de tempêtes à Arichat et un autre à la Pointe White.

Etablissement d'un feu non gardé au havre Coddles. Bouée à gaz acétylène, à feu blanc à occultations automatiques, actionné par un cadran solaire.

On a construit de nouveaux phares aux stations suivantes: Ile Pearl, île Harts et au havre Isaac.

TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DE RÉPARATION

Cap Freels S.B.—A cette station on a fourni et installé un nouveau diaphone du type F., et trois pistons. L'ancien diaphone a été mis dans le magasin de Dartmouth. A cette station on a aussi installé un réservoir à pétrole.

Ile Saint-Paul.—On a réparé la cale de lancement de l'embarcation à la station principale.

Ile Marjorie.—On a construit un nouveau mât-feu du type ordinaire et réparé le hangar.

Ile Beaver, St. Peter's Inlet.—Pour cette station on a construit un nouveau mât-feu du type ordinaire.

Pointe Black Rock.—On a fourni à cette station un cornet de brume actionné à la main.

Pointe Eddy.—On a construit une nouvelle installation pour signal de brume attenant au phare, et installé un diaphone de 1½ pouce, actionné avec de l'air comprimé à l'aide d'un moteur à pétrole.

Guysboro.—Sur le plateau rocheux à l'entrée de Guysboro, on a installé un feu non gardé au-dessus de la balise.

Canso.—L'ancienne maison d'habitation avec phare qui se trouvait à l'île Hart à Canso, a été enlevée, et l'on a construit à cet endroit un phare mixte avec maison d'habitation.

Ile de Sable.—On a refait la plateforme de la tour à l'extrémité est de l'Ile de Sable, assujetti la lanterne du feu, exécuté d'autres réparations à la tour et à la maison d'habitation.

Ile Three Top. — On a posé de nouvelles portes extérieures, réparé l'égout et fait d'autres petites réparations.

Anse Charlo.—A cette station on a installé un nouveau fanal complet.

Havre Coddle.—Sur l'îlot Thrumcap à l'entrée du havre Coddle, on a installé un nouveau petit feu non gardé.

Havre Isaac. — On a démoli l'ancien bâtiment mixte, maison d'habitation et phare, et on a reconstruit une nouvelle maison d'habitation et un phare; aussi un nouveau hangar.

Havre Sheet, Bras Nord-Est. — On a fourni et mis en place un nouveau mât pour porter un feu à cet endroit; on a exécuté d'autres réparations et fourni et installé un nouvel appareil d'éclairage.

Grève Mauger. — On a acheté des pièces de bois, etc., pour réparer le brise-lames dont on a poursuivi les travaux aussi tard que possible à l'automne. En été on aura à foncer les pilotis.

Pointe Chebucto. — On a fourni et installé un nouveau réflecteur à double éclat pour remplacer l'ancien réflecteur à quadruple éclat.

Ile Pearl. — On a construit un nouveau bâtiment mixte pour maison d'habitation et phare, enlevé la vieille tour et converti l'ancienne maison d'habitation en magasin.

Chester Ironbound. — On a remplacé l'ancien appareil qui exigeait les soins d'un gardien par un feu non gardé.

Arichat. — A cet endroit on a construit une nouvelle station pour signaux de tempête. Elle consiste en un mât et un hangar.

White Head. — A cet endroit on a construit un nouveau mât pour signaux de tempêtes et un hangar.

Station anémographique de Sydney. — On a enlevé l'ancienne tour en acier, on en a construit une nouvelle et on a installé un nouvel appareil.

Passage de l'Est. — Sous la surveillance de cette agence, on a construit une nouvelle bâtisse en brique pour un laboratoire.

VAPEURS DU DOMINION

V.G.C. *Aranmore.* — 2 avril au 15 mai. — En réparation et essai de ses compas. 16 mai. — Se rend au bateau-phare de Sambro. 17 au 25 mai. — Prend les boués à bord, brouillard et tempête. Du 26 mai au 8 juin. — Service des bouées dans l'est. 9 juin. — A Nord Sydney prenant chargement pour le Cap Anguille.

Du 10 ou 14 juin. — Fait du charbon au Cap Anguille. Du 15 au 17 juin. — A Saint-Pierre pour prendre à bord des pêcheurs naufragés. Du 18 au 22 juin. — A l'agence pour y décharger du charbon et y prendre des approvisionnement. Du 23 au 11 juillet. — Voyage de ravitaillement dans l'est. Du 12 juillet au 15 août. — Aux ordres de l'agence de l'île du Prince-Edouard. Du 16 au 29 août. —Prend cargaison à Sydney Nord pour se rendre à Terre-Neuve. Du 21 août au 2 septembre. — Débarque des approvisionnements à Terre-Neuve. 4 septembre. — Sauve des bouées à la grève High, etc. Du 5 au 7 septembre. — Met du charbon dans ses soutes à Sydney Nord. 8 septembre. — Retourne à Halifax, est réparé et embarque des bouées. 12 septembre. — Mouille la bouée du havre Sheet. Du 13 au 14 septembre. — Se rend à l'île de Sable pour y prendre un homme malade. 15 septembre. — Prend chargement à destination des stations de l'ouest. Du 17 au 26 septembre. —. . Voyage de ravitaillement dans l'Ouest. Du 28 au 30 septembre. — Sauve une bouée au havre Sheet. Du 1er au 6 octobre. — Purge de ses chaudières. Du 8 octobre au 7 décembre. — Sous les ordres de l'agence de l'île du Prince-Edouard. Du 8 au 10 décembre. — Fait du charbon à Sydney Nord. 12 décembre. — Débarque des provisions à Ingonish. 14 décembre. — Sauve la bouée du havre Neil. 16 décembre.—Arrive à Halifax ayant à son bord des canots à moteur. Du 20 au 26 décembre. — Voyage dans l'ouest pour le service des bouées; débarque des barils et du charbon. Du 27 décembre au 1er janvier. — Sauve la bouée de Liscomb. 5 janvier. — Se rend à Sambro et à la Pointe Chebuctou. 8 janvier. — Mouille de nouveau à leur place les bouées d'Halifax. Du 9 au 19 janvier. — Service des bouées dans l'Est. 25 janvier. — Purge de ses chaudières avant la visite annuelle.

V.G.C. *Stanley*.—Du 7 au 22 octobre.—A Halifax pour remplir ses soutes être réparé et faire l'essai de ses compas. Du 23 octobre au 10 novembre. — En service dans l'Ouest. Du 13 au 15 novembre. — Fait réparer sa chaudière et prend chargement destiné à l'île de Sable. Du 16 au 22 novembre. — A l'île de Sable. 24 novembre. — A la Pointe Chebuctou et à la baie Terrence. 26 novembre. — Prend chargement à destination de Saint-Paul et d'autres ports. Du 27 novembre au 13 décembre. — En service dans l'Est. Du 14 au 15 décembre. — Se rend au bateau-phare à la Pointe Chebuctou. Du 21 au 22 décembre. — Se rend au bateau-phare de Sambro. Du 3 au 19 janvier. — Renouvellement des tubes de ses chaudières. 13 février. — Aide le *Terne* pris dans les glaces. 19 février. — Prend des bouées à Sydney-Nord. 20 février. — Sauve la bouée à cloche de la Baie Glace. 24 février. — Arrive à Halifax. Du 26 au 28 février. — Brise la glace du havre Sheet. 1er mars. — Ravitaille le nouveau gardien à la Pointe Chebuctou. 9 mars. — Se rend au bateau-phare et à la bouée Sisters. 11 mars. — Prend à bord les bouées destinées aux eaux de l'ouest. Du 12 au 14 mars. — Sauve les bouées de Lunenbourg. Du 20 au 21 mars. — Brise la glace du havre Sheet. Du 22 au 23 mars. — Prend à bord des bouées pour les eaux de l'ouest. Du 27 au 29 mars. — Fait un voyage pour mouiller des bouées dans l'ouest.

V.G.C. *J. L. Nelson*. — Du 2 au 14 avril. — En service dans le havre, puis se rend au bateau-phare de Sambro. Du 16 au 19 avril. — Se rend à la Pointe Chebuctou transportant des matériaux de construction. Du 21 au 25 avril. — A la grève Mauger. Du 4 au 8 mai. — A la Pointe Chebuctou; service dans le havre. Du 11 au 31 mai. — Service dans le havre et au passage de l'Est. 1er juin. — Remorque le bateau-phare jusqu'au quai de l'agence. 11 juin. — A la Pointe Chebuctou. Du 13 au 15 juin. — Service des bouées. 28 juin. — Au bateau-phare *N° 24*. 29 juin. — Au passage de l'Est. 20 juillet. — A la grève Mauger. Du 26 au 27 juillet. — Avec provisions pour l'Ouest. 28 juillet. — A l'île Devil. Du 30 au 31 juillet. — A Prospect. 1er août. — Au bateau-phare *N° 24*. 7 juillet. — A l'île Devil et à la Pointe Chebuctou. Du 15 au 16 août. — A Chester Ironbound, avec de nouveaux appareils. Du 21 au 23 août. — Avec objets de ravitaillement pour les feux de l'Est. 27 août. — Au bateau-phare *N° 24* et à la Pointe Chebuctou. Du 28 au 30 août. — A l'île MacNab. 5 septembre. — A l'île George. 6 sep-

tembre. — Au bateau-phare, Halifax. 7 septembre. — A l'île MacNab. 5 septembre. — A l'île George. 6 septembre. — Au bateau-phare, Halifax. 2 octobre. — Mouille la bouée Neverfail. 5 octobre. — Au bateau-phare, Halifax. Du 9 au 18 octobre. — A la grève Mauger; service de havre; transport d'approvisionnements. 25 octobre. — Débarque des approvisionnements pris sur le vapeur *Larch*. 26 octobre. — A la grève Mauger. 1er novembre. — Rallume la bouée du Cap Thrump. 19 novembre. — A la grève Mauger. 22 novembre. — A l'île Devil. Du 28 novembre au 11 décembre. — A la grève Mauger; en service dans le havre. 12 décembre. — A l'île Devil. Du 13 au 31 décembre. — A la grève Mauger; en service dans le havre. 8 janvier. — A Sambro. 9 janvier. — à la grève Mauger. 15 janvier. — A Sambro; service dans le havre. 21 janvier. — A l'île George. Du 25 janvier au 13 mars. — A la grève Mauger; service dans le havre, et inspection de ses bouées. Du 14 au 30 mars. — A la Pointe Chebucto; service dans le havre.

V.G.C. *Lady Laurier*. — Du 2 au 5 avril. — En service de balisage dans l'Est; débarque des bouées. 19 avril. — Remet en place la bouée de Sambro. Du 13 au 26 avril. — En service de balisage dans l'Est; alimente ses soutes. Du 27 au 29 avril. — Ravitaillement de l'île de Sable. Du 3 au 30 mai. — Service dans l'Est; débarque du charbon, prend des bouées à bord; nettoie ses chaudières. 2 juin. — En service de balisage dans l'Ouest. 6 juin. — Se rend à Sambro et à la Pointe Chebuctou. Du 9 au 12 juin. — Service des bouées dans l'Est et île de Sable. 15 juin. — Ravitaille le bateau-phare de Sambro. Du 16 au 18 juin. — Service de balisage et des bouées dans l'Est. 20 juin. — A la Pointe Chebuctou avec du charbon. 6 juillet.—Voyage de ravitaillement dans l'Ouest. Du 9 au 12 juillet.— Remplit ses soutes et prend des provisions à bord. Du 13 juillet au 6 août. — Voyage de ravitaillement dans l'Ouest. Du 7 au 8 août. — Prend chargement pour l'île de Sable, 9 août.—Remet en place la bouée du Cap Thrum, et remplit ses soutes à charbon. Du 10 au 12 août. — Ravitaille l'île de Sable. Du 13 au 14 août. — Prend des provisions pour Terre-Neuve. Du 15 au 20 août. — Mouille une bouée à la roche Cran et donne des provisions à l'*Aranmore*. 21 août. — Au bateau-phare de Sambro. Du 22 au 23 août. — Mouille une nouvelle bouée à gaz dans le havre Isaac. Du 28 août au 6 septembre. — Voyage de balisage dans l'Ouest; prend des bouées à bord. Du 7 au 14 septembre. — Se prépare à être visité. 24 décembre. — Au quai du chantier maritime. 25 décembre. — A l'agence pour être réparé. 3 février. — Dans l'est, en service de balisage. 9 février. — Rallume le feu de l'île Saul. 11 février. — Se porte au secours de la goélette *Fieldwood*. Du 12 au 15 février. — Ravitaillement de l'île de Sable. 21 février au 7 mars. — Service de balisage dans l'Ouest; décharge des bouées; installe un nouveau compas. Du 9 au 10 mars. — Mouille une nouvelle bouée à l'île Egg. Du 14 au 20 mars. — Service des bouées et de balisage dans l'Ouest. 21 mars. — A la Pointe Chebuctou. Du 25 au 30 mars. — En service de balisage dans l'Ouest; débarque des bouées.

SOUS-AGENCE DE PICTOU, N.-É.

Durant la saison un entrepreneur a balisé et maintenu en place les balises dans le chenal à eau profonde qui s'étend de la Pointe Abercombie jusqu'à New-Glasgow; et on a surveillé les travaux ayant trait aux feux d'alignement de la Rivière de l'Est. Le 16 mai le vapeur *Brant* a mouillé à leurs places les bouées du havre et de la rade, et il les a retirées le 4 décembre.

Durant la saison de navigation les vapeurs *Vigilant, Margaret, Connesota* et *Brant* se sont trouvés dans le port, alors qu'ils faisaient du service pour les phares et du service de patrouille.

Les gardiens de phares ont été informés de leurs devoirs relativement à l'allumage et à l'extinction des feux.

Lorsque c'était nécessaire on a fourni de l'huile aux gardiens de phares.

SOUS-AGENCE DE SYDNEY, N.-É.

On a entretenu toutes les aides à la navigation de ce havre. Il ne s'est produit ici ni abordage ni échouage bien qu'un grand nombre de navires entrent ou sortent, nuit et jour, des ports de Sydney et Sydney-Nord durant la saison de navigation, qui, en général, dure d'avril à janvier. Le service du pilotage et les aides à la navigation dont nous venons de parler ont contribué aux heureux résultats dont il vient d'être question. En outre d'une flotte d'environ 18 vapeurs, pouvant transporter de 8,000 à 12,000 tonnes, et qu'emploie la compagnie *Dominion Coal*, il existe ici un grand commerce de charbon de soute que chargent des vapeurs navigant entre Montréal et les ports européens. Ce trafic du charbon est assez important et il contribue à augmenter l'activité commerciale du port.

Dans le port de Sydney on a construit un nouveau débarcadère public auquel pourront accoster des navires du plus grand tirant d'eau. Ceci est indubitablement à l'avantage de ce port, où jusqu'ici, le manque d'aménagement à cette tête de lignes, ne permettait pas aux vapeurs d'une grand tirant d'eau de faire escale au port de Sydney.

Les vapeurs du gouvernement canadien *Lady Laurier* et *Montcalm* se sont occupés des bouées et des feux du port, et de temps à autre, ils ont ravitaillé les phares et les stations de T.S.F. de la côte, ainsi que ceux de la côte de Terre-Neuve et aussi des îles voisines de la terre-ferme où l'on a construit des phares, des postes de signaux de brume et des stations de T.S.F. Durant la saison d'hiver le service des glaces à North Sydney et à Louisbourg, a été confié au V.G.C. *Montcalm*, qui a rendu des services inappréciables aux bâtiments pris dans la glace, sur et au large de la côte, cependant qu'il maintint les ports libres de glace, ce qui profita au trafic maritime en général. Lorsque l'on n'eut plus besoin de ce bâtiment dans le port, il rejoignit le V.G.C *Mikula* pour patrouiller le détroit de Cabot. Tous deux rendirent de précieux services aux navires remontant le fleuve Saint-Laurent du fait qu'ils leur indiquaient la route qu'ils devaient suivre à travers les champs de glace, et qu'ils supprimaient des embâcles qui, souvent, compromettent la sécurité de la navigation. Le monde maritime qui emprunte le fleuve Saint-Laurent fait les plus grands éloges du service de patrouille confié aux deux susdits brise-glace, attendu que grâce à eux, les arrivages à Québec et à Montréal se produisent probablement une semaine plus tôt.

Les ateliers de réparation à Sydney et à Sydney-Nord ont exécuté de petites réparations aux chaudières et aux machines de quelques vapeurs; parfois même ils durent remplacer des hélices et toujours leurs services furent rapides et satisfaisants. On nous a confié certaines questions relatives aux agences de Québec et de Charlottetown, et nous nous en sommes occupés.

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION AUX PORTS DE SYDNEY, SYDNEY-NORD ET LOUISBOURG

	Nombre de navires	Tonneaux
Port de Sydney—		
Entrée, de l'étranger	302	571,902
Sortie, pour l'étranger	421	866,205
Entrée, côtiers	1,182	1,579,024
Sortie, côtiers	1,080	1,283,502
Port de Sydney-Nord—		
Entrée, de l'étranger	906	373,891
Sortie, pour l'étranger	902	315,358
Entrée, côtiers	859	387,342
Sortie, côtiers	904	372,002
Port de Louisbourg—		
Entrée, de l'étranger	132	34,242
Sortie, pour l'étranger	137	44,468
Entrée, côtiers	154	62,497
Sortie, côtiers	152	51,205

AGENCE DE VICTORIA, C.-B.

Listes des phares, signaux et cloches de brume, etc., de l'agence de Victoria:—

3 feux du 1er ordre,
3 feux du 3ème ordre,
9 feux employant des réflecteurs catoptriques,
8 feux du 4ème ordre,
8 feux du 5ème ordre,
1 feu du 6ème ordre,
12 feux du 7ème ordre.

Signaux de brume:—

24 signaux de brume du type à diaphone,
1 signal de brume du type à air comprimé "Strombos",
4 signaux de brume du type à hanche,
10 cloches de brume,
1 sirène électrique, de brume.

Liste des bouées et des balises entretenues par cette agence:—

Bouées éclairées—

1 bouée à gaz et à sifflet du type 11,
5 bouées à gaz et à sifflet du type 9½,
1 bouée à gaz et à cloche du type 9½,
4 bouées à gaz et à cloche du type 8½,
11 bouées éclairées à gaz du type 8½,
3 bouées à plate-forme en bois avec lanternes à gaz Aga.
3 bouées à plateforme en bois avec lanterne à pétrole.

Bouées non éclairées:—

3 bouées automatiques à sifflet,
4 bouées de surface à cloche,
22 bouées coniques en acier,
38 bouées plates en acier.
3 petites bouées du type mine, en acier,
112 bouées espars en bois,
16 bouées à plate-forme en bois.

Balises éclairées:—

31 balises automatiques à gaz acétylène,
8 balises d'alignement à gaz Aga acétylène, employant un réflecteur à éclats du type F.R., 20A, avec brûleur de ½ pied cube.
6 balises à gaz Aga acétylène, employant des lanternes de 200 m/m,
45 balises à gaz Aga acétylène, employant des lanternes de 150 m/m,
20 balises éclairées à l'électricité,
13 balises éclairées au pétrole.

Balises à voyants non éclairées, dispositifs d'alignement, dauphins, etc.; 65.

TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DE CONSTRUCTION

Pointe Amphitrite.—On a construit une maison d'habitation pour le gardien, un hangar à bois, une citerne en bois pour le signal de brume, et l'on est en train d'établir une ligne téléphonique devant relier la maison d'habitation au village de Tofino.

Passe Active.—On a installé un nouvel appareil d'éclairage avec un réflecteur tournant actionné à l'électricité, et la lumière électrique. En ce moment on est en train d'installer des machines de secours consistant en une machine motrice et un générateur électrique pour l'appareil d'éclairage. On a réparé l'habitation du gardien.

Service de balisage.—On a fait de grandes dépenses pour un équipement Aga afin de modifier, à Victoria, des bouées automatiques en bouées du type Aga. Ces travaux qui touchent à leur fin portent sur toutes les bouées automatiques de l'agence de Prince-Rupert et de celle de Victoria.

Haut-fond Burnaby.—On a foncé des dauphins de protection et renforcé la balise principale en y fonçant des pilotis additionnels.

Ile Canal.—On y a construit au-dessus d'une balise en béton, un feu Aga non gardé.

Cap Mudge.—On a construit un chemin pour relier le phare au chemin public qui se trouve à trois milles de là.

Cap Beale.—On a renouvelé les bardeaux de la maison d'habitation du gardien et fait d'autres réparations.

Ile Discovery.—Réparations considérables aux bâtises et au réservoir du phare.

Roche Dillon.—On y a établi un feu Aga.

Baie de l'Est, Sydney Inlet.—On a construit une balise en béton surmontée d'un feu Aga.

Station du récif Fiddle.—On a réparé les fondations de la station et la cale de lancement de l'embarcation qui avait été partiellement emportée par la mer.

Baie False.—On y a établi un feu Aga non gardé et construit une balise en béton.

Fleuve Fraser.—On ya établi des feux non gardés et construit des balises à l'île Annacis et dans le chenal Woodward; de plus, on a foncé des pilotis balises en face de l'île Deas et à l'est de l'île Annacis.

On a mouillé trois bouées additionnelles à gaz entre Steveston et l'embouchure du fleuve Fraser.

Station de Fisgard.—On a remplacé l'ancien appareil d'éclairage par un feu Aga non gardé.

Débarcadère Gibson.—On a établi un feu électrique sur le quai.

Mears Spit.—Fourniture d'une lanterne Aga et de son équipement.

Nootka.—Installation d'un diaphone pour signal de brume.

Station de la Pointe Portlock.—Agrandissement de la maison d'habitation du gardien.

Ile Pine.—Réparation de la bâtisse du signal de brume.

Quatsino.—Réparation du phare.

Roches Race.—On a installé au signal de brume une machine de 10 H.P. pour en remplacer une de 6 H.P.

Passe Rocky.—Installation d'un feu Aga non gardé.

Stubbs Spit.—Installation d'un feu Aga.

Pointe Scarlet.—Réparation du tramway.

Bateau-phare "Sandheads".—Visite de la coque et des machines.

Pointe Sheringham.—Réparation de la maison d'habitation du gardien.

Saturna.—Pose de planchers neufs dans la maison du gardien.

Tahsis Narrows, Nord.—Construction d'une balise en béton supportant un feu Aga.

Ucluelet.—Construction d'une balise à voyant.

Sandspit, Canal Tahsis.—Installation d'un feu Aga. Tous les vapeurs du gouvernement relevant de cette agence ont été complètement visités et réparés durant l'année.

TRAVAUX DE SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE ET TRAVAUX COURANTS DE SAUVETAGE EXÉCUTÉS DURANT L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 MARS 1929

On a maintenu continuellement en service les stations de sauvetage de Banfield et de Clayoquot, sauf cependant, durant les courtes périodes qu'exige la visite annuelle des bateaux de sauvetage à chacune des stations.

Durant les mois d'hiver des navires de patrouille supplémentaires ont stationné à Banfield, cependant que des patrouilleurs à pied patrouillaient le sentier de la côte ouest, entre les phares de Pachena et de Carmanah.

Suit une liste des accidents maritimes qui sont survenus: —

6 juillet. — La péniche *Biyamon* qui transportait des pièces de bois brûla complètement dans Nootka Sound.

30 août. — Le vapeur *Redwood* s'échoue à la passe Christie et on le renfloue n'ayant que peu d'avarie.

22 novembre.—Le vapeur *Albion Star* s'échoue sur les roches Race; il fut sauvé par la compagnie " Pacific Salvage ".

30 novembre. — Le vapeur *Chief Maquilla* coule à pic en mer à 580 milles de Victoria.

18 décembre. — Les vapeurs *Princess Adelaide* et *Hamphold* s'abordent au dehors du havre de Vancouver. On enlève heureusement tous les passagers de l'*Adelaide* et l'on parvient à sauver ce navire.

16 mars 1929. — Le vapeur *A. L. Kent* s'échoue dans le détroit de Johnson, et il est sauvé par la compagnie *Pacific Salvage*.

VAPEURS DU DOMINION

V.G.C. *Estevan*. — Du 1er au 4 avril. — Fait du charbon et visite la bouée du récif Gossip. Du 4 avril au 14 mai. — Fait le tour de l'île Vancouver pendant lequel il visite et recharge les bouées et les balises lumineuses, et installe un gardien permanent à la station de Nootka. Du 15 mai au 9 juin. — Visite et recharge les bouées à gaz du fleuve Fraser et du golfe de Georgie. Du 9 au 12 juin.—S'occupe des bouées du golfe de Georgie, fait du charbon et embarque une cargaison d'huile à délivrer aux station de la côte Ouest. Du 14 juin au 27 juillet. — Sous la direction du Surintendant des phares, débarque les provisions à toutes les stations de la côte Ouest. De plus, il établit de nouveaux feux à l'île Canal, à Tahsis Narrows Nord, à la baie de l'Est, à la Roche Dillon, à Mears et à la Stubbs Spit, et, en cours de route, recharge les balises à acétylène, s'occupe des bouées et s'arrête au quai du gouvernement afin que le Surintendant des phares puisse les examiner. Du 30 juillet au 28 août. — Il fait route vers le nord et travaille dans les eaux de l'agence de Prince Rupert. Du 28 au 30 août. — Il mouille de nouvelles bouées à gaz dans le fleuve Fraser. Du 30 août au 13 septembre. — Il fait réparer sa chaudière à Victoria. Du 13 septembre au 11 octobre. — Il débarque à Nootka des matériaux de construction destinés au nouveau signal de brume; puis, il transporte d'un lieu à l'autre les gardiens des phares de la côte ouest, et exécute les travaux nécessaires qu'exigeaient les bouées. Du 14 au 25 octobre. — Il débarque du charbon aux phares du golfe et recharge et visite les bouées du golfe. Du 27 octobre au 10 novembre.—Il s'assure que la bouée de la roche Channel est à sa place, et il débarque des provisions à Carmanah, à Pachena et à la station de sauvetage de Banfield. Du 13 au 20 novembre. — Il visite les grandes bouées non éclairées du détroit de Georgie. Du 21 novembre au 20 décembre. — Il débarque aux phares de la côte Ouest et aux stations de radio et de sauvetage, des approvisionnements appartenant au gouvernement ou à des particuliers. En cours de route il s'occupe des bouées là où c'est nécessaire, et recharge les balises Aga. Du 20 décembre au 3 janvier.—Il fait réparer sa chaudière à Victoria. Du 3 au 23 janvier. — Il visite les bouées du fleuve Fraser et du détroit de Georgie, et il débarque des provisions aux phares de ce détroit.

Du 24 janvier au 28 février. — Il visite les grandes bouées non éclairées de la côte Ouest, construit une balise à voyant à Ucluelet, et en cours de route, ravitaille le phare et la station de radio. De plus, il recharge les feux acétylène et prend à son bord des matériaux de construction à Nootka et à l'île Pine. Du 28 février au 31 mars. — Ce bâtiment fut désarmé pour être visité et réparé.

V.G.C. *Berens*.—Du 1er au au 7 avril.—Employé aux réparations des stations du détroit de Georgie. Du 7 avril au 7 mai. — Subit sa visite annuelle. Du 7 au 14 mai. — Débarque des matériaux de construction à la Pointe Portlock et aux stations de la Passe Active, et il recharge les balises Aga du fleuve Fraser. Du 14 mai au 16 juin.—S'occupe du rechargement annuel des balises automatiques à acétylène de Victoria à l'extrémité Nord de l'île Vancouver. Du 16 au 23 juin. — Débarque aux phares, à la Roche Yellow, à l'île Entrance, à Ballenas, à Sisters, à l'île Merry et à la passe active, des approvisionnements appartenant au Gouvernement et à des particuliers. En outre, il transporte d'un lieu à un autre, des ouvriers et des matériaux — sous la direction de M. W. R. Townsdale, contremaître de la construction — de Portlock à la roche Yellow. Enfin, en cours de route, il exécute des travaux divers relatifs aux bouées. Du 23 au 30 juin. — Débarque des approvisionnements pour les phares, aux stations se trouvant entre Victoria et Vancouver. Du 2 au 13 juillet. — Il débarque les approvisionnements annuels, huiles d'éclairage et de chauffage destinées aux stations du détroit de Georgie. Du 15 au 23 juillet. — Il travaille aux cales de lancement des embarcations et aux fondations du phare du récif Fiddle. Du 23 au 25 juillet. — Il répare les sifflets et les marteaux des cloches des bouées de San Juan et de Clo-oose. Du 25 au 28 juillet. — Il charge les balises Aga du fleuve Fraser. Du 29 juillet au 6 août. — Mouille des bouées espars dans le havre Sooke. Du 6 au 16 août. — Exécute des travaux divers de balisage dans le détroit de Georgie. Du 18 août au 1er septembre. — Fait du balisage dans le fleuve Fraser. Du 1er au 15 septembre. — Débarque des provisions dans le détroit de Georgie, et visite les bouées à l'extrémité nord de ce détroit; puis il enlève des branches d'arbres qui avaient poussé devant les feux d'alignement qui conduisent à la barre Comox. Enfin il peinture les feux d'alignement. Du 15 au 29 septembre. — Il recharge les feux du fleuve Fraser et visite les petites bouées du détroit de Georgie. Du 29 septembre au 27 octobre. — Ravitaille certaines stations du détroit de Georgie et continue à faire du balisage dans ce détroit. Du 27 octobre au 10 novembre. — Visite les bouées entre Victoria et Nanaïmo. Du 10 novembre au 3 décembre. — Débarque des provisions de Noël aux phares situés entre Victoria et le cap Mudge, et, en cours de route, exécute divers travaux de balisage. Du 26 décembre au 3 janvier. — Fait réparer sa chambre de barre. Du 3 au 19 janvier. — Vacance annuelle. Du 19 au 26 janvier. — Recharge les balises du fleuve Fraser. Du 26 janvier au 6 février. — Visite et remet en place certaines bouées du détroit de Georgie. Du 6 au 21 février.—Travaille à Calamity Spit, transporte un gardien temporaire à la station de Sisters, et exécute divers travaux de balisage. Du 21 février au 1er mars.—Débarque des matériaux de construction à l'île Discovery. Du 1er au 9 mars.—Sous les ordres du surintendant des phares, fait l'inspection annuelle des quais du gouvernement dans le détroit de Georgie. Du 9 au 16 mars.—Transporte les meubles et les effets du gardien de la station jusqu'à Victoria. Du 18 au 30 mars.—Recharge les balises Aga du fleuve Fraser.

QUAIS DU GOUVERNEMENT

Au cours de l'année dernière, on a inspecté tous les quais du gouvernement et on y a exécuté toutes les petites réparations nécessaires.

Agence de Prince-Rupert, C.-B.

GÉNÉRALITÉS

Le travail général exécuté à l'agence durant l'année comporte: l'achat et la livraison de provisions aux phares, l'entretien des aides à la navigation, la surveillance des constructions et des réparations des phares et des quais, et la rédaction de rapports concernant les quais et les fronts d'eau.

CONSTRUCTION ET ENTRETIEN

Afin de protéger les fondations de la maison d'habitation de la roche Barrett, on a construit un mur de protection en maçonnerie.

Au phare de Langara on a réparé le pont en chevalet qui y conduit.

On a réparé le pont et les machines du navire M.G.C. *Birnie* et on lui a fait subir sa visite annuelle à la cale-sèche de Prince-Rupert.

A la station de signal de brume de l'île Triple, on a modifié les machines.

A l'île Lucy on a réparé la maison d'habitation, l'ouvrage en chevalet et les trottoirs

Au phare du cap St. James on a exécuté plusieurs réparations.

A la cale-sèche de Prince-Rupert on a nettoyé, peinturé et visité le V.G.C *Newington.*

On a installé un nouveau câble téléphonique entre la station de T.S.F. et celle de la Marine.

L'inspection annuelle de la machine et de la coque du canot à moteur *Rhona* appartenant à l'agence, a été achevée.

Au phare de l'île Ivory on a installé un nouvel appareil d'éclairage.

Sur la roche Hyde on a placé un feu automatique.

On a réparé le quai en béton de l'agence de la Marine.

Pour remplacer une bouée on a construit une balise permanente à la pointe Casey.

Au phare de l'île Lucy on a établi dans une nouvelle bâtisse un diaphone à air comprimé.

Au phare de l'île Egg, on a installé un nouvel appareil d'éclairage.

PHARES, SIGNAUX DE BRUME, ETC.

Au cours de l'année on a entretenu en bon état tous les phares et signaux de brume ainsi que toutes les aides à la navigation, éclairées ou non.

VAPEURS DU DOMINION

Le V.G.C. *Estevan,* capitaine H. R. Bilton, est arrivé à cette agence le 12 août, pour s'occuper de la visite des grandes bouées de ce district. Après avoir embarqué les bouées, les ancres, les chaînes, etc., nécessaires, il visita les bouées de Rose Spit, de la pointe Lawn, de Deadtree et de l'entrée Browning, après quoi il visita les bouées du récif Hudgson, du récif Alford, du haut-fond Spire et de la roche Georgie; puis il se rendit à l'agence de Victoria pour y exécuter ses travaux habituels.

Le V.G.C. *Newington,* capitaine H. A. Ormiston, s'est occupé toute l'année des travaux de navigation extérieure, comprenant le ravitaillement des phares, le chargement des balises éclairées, la visite des aides à la navigation non éclairées et d'autres travaux occasionnels.

Le V.M.G.C. *Bernie,* capitaine J. Peterson, fut employé toute l'année à recharger les balises et à décharger du courrier et des approvisionnements aux phares dits de l'intérieur, et il se livra aussi à des inspections, etc.

Le canot à moteur *Rhona,* capitaine H. Calderwood, a été employé toute l'année, sauf au moment de sa visite, à du service entre Prince Rupert et l'Agence. Il a transporté du courrier des passagers et des provisions pour l'agence et la

station de T.S.F., faisant deux ou trois voyages réguliers tous les jours et des voyages supplémentaires au besoin, ce qui comprenait des escales régulières au ponton-station de T.S.F.

QUAIS DU GOUVERNEMENT

Dans ce district il y a 5 quais du gouvernement qui relèvent de cette agence, ils sont situés; au bras Alice C.-B., à la ville de la Reine Charlotte, à Massett, îles de la Reine Charlotte; à la baie Refuge de l'île Porcher et à Stewart, C.-B.

On a inspecté régulièrement chaque quai et on a fait rapport sur l'état dans lequel il se trouvait.

QUAI PUBLIC, STEWART, C.-B.

Le quai susmentionné a été exploité toute l'année sous la surveillance de M. H. C. Bennett, gardien de quai. Le trafic qui s'y fit consistait principalement en passagers et en navires à marchandises appartenant à la "Canadian National Steamship Co'y" à la "Union Steamship Co'y" et à la "Ore Carrier" de la "Coastwise Steamship and Barge Co'y, Ltd."

Les cargaisons de fret à l'entrée furent à peu près de l'importance de celles de l'année dernière; quant aux cargaisons de minerai à la sortie, y compris les concentrés, elles s'élèvent approximativement au chiffre global de 129,608 tonnes, ce qui est un peu plus que pour l'année précédente.

On a perçu des droits à recouvrer en conformité des règlements et du tarif, et le montant de ces droits moins leur 25%, qui constituent la rémunération du gardien du quai, ont été expédiés tous les mois au Ministère, avec l'état de compte régulier.

Pour l'année budgétaire 1928-29, le montant en chiffres bruts des droits perçus a été de $2,683.25, ce qui est moins que la somme perçue l'année précédente, sans doute parce qu'une certaine quantité du trafic a été dirigée sur la quai Crawford.

Afin de maintenir le quai ouvert au trafic on a dû dépenser $281.40 de main-d'œuvre, pour l'enlèvement de la neige en hiver; cette somme est inférieure de $58.80 à celle dépensée dans le même but l'année passée.

Le district minier voisin de ce quai se développe graduellement, aussi s'attend-on dans un avenir rapproché à des envois beaucoup plus grands de fret, de machines et de minerai.

QUAI DE MASSETT, C.-B.

Durant toute l'année ce quai a été exploité sous la direction du garde-quai, M. E. H. Simpson. Le trafic qui s'y fit comportait des navires à passagers et à marchandises de la "Canadian National Steamship Co'y", qui entretient un service régulier, et de temps en temps, un cargo-boat occasionel et un certain nombre de petits bateaux.

Les droits perçus conformément aux règlements et au tarif, s'élevèrent à $937.68, qui ont été encaissés et envoyés mensuellement au Ministère.

Agence de Charlottetown, I.P.-E.

GÉNÉRALITÉS

Durant l'année budgétaire cette agence a entretenu: 15 stations mixtes, de phare et signal de brume, 48 feux supérieurs au 4ème ordre, 100 petits feux autres que des mâts-feux, 75 mâts-feux, 3 feux Aga, 6 feux électriques, 10 cornets de brume actionnés à la main, 3 stations de sauvetage, 1 station de radiogoniométrie et 2 radio-phares, 2 stations de signaux, 3 stations météorologiques, 15 stations de signaux d'avis de tempête, 1 marégraphe et 2 vapeurs du gouvernement.

SERVICE DES BOUÉES OU BALISAGE

Au cours de l'année sous revue on a bien entretenu toutes les bouées qui sont sous la surveillance de cette agence, qu'elles soient confiées à des entrepreneurs ou entretenues par les vapeurs du Dominion.

Les bouées suivantes ont été entretenues par des adjudicataires devant s'en occuper: 282 bouées plates, coniques et tonnes; 588 bouées espars, 825 poteaux de balisage, 894 gaules ramées, 6 balises, 27 bouées espars d'hiver, 2 bouées à gaz, 1 bouée à cloche et une bouée à gaz et à cloche.

Les bouées dénombrées ci-après ont été entretenues par les vapeurs du Dominion: 10 bouées à cloche, 3 bouées à gaz et à cloche, 5 bouées à sifflet, 4 bouées à gaz et à sifflet, 2 bouées à gaz, 21 bouées coniques, 18 bouées plates, 2 bouées tonnes, 9 bouées espars et 6 balises.

SERVICE DE BALISAGE, CHANGEMENTS ET ADDITIONS

Antigonish, N.-E.—On a placé 24 balises en bois franc ramées sur tribord du chenal du havre pour le marquer.

Rivière Clyde, Comté de Queen, I.P.-E.—On a placé 20 balises de gaules ramées pour marquer le chenal depuis le confluent de la rivière Elliott jusqu'au pont de la rivière Clyde.

Pointe de l'Est, I.P.-E.—Le 2 juin 1928 on a mouillé une bouée à sifflet en acier, cylindrique et rouge, en face de la Pointe Est, I.P.-E.

Baie Hillsboro, I.P.-E.—On a ajouté 18 balises en gaules ramées pour marquer le chenal dans la partie d'amont de la rivière Elliott.

Baie Miramich, N.-B.—On a mis trois balises en bois franc ramées sur le côté de tribord, et 3 balises ramées en épinette sur le côté de babord du chenal de la rivière French pour le marquer.

Goulet Neguac, N.-B.—On a remplacé par une bouée rouge en acier et conique, la bouée noire plate à l'entrée du goulet, et l'on a supprimé les deux bouées espars rouges, en bois, à l'entrée de ce même goulet et une bouée espar rouge sur le côté nord à la partie intérieure du chenal.

Port Borden, I.P.-E.—On a mis une bouée espar additionnelle pour marquer la limite du banc où on a fait des dragages.

Pugwash, N.-E.—On a supprimé deux bouées espars noires, en bois, et l'on a établi deux bouées espars rouges, en bois.

Richibuctou, N.-B.—On a remplacé la bouée à cloche à l'entrée du havre par une bouée à gaz montrant un feu à occultations. Ce changement a été effectué au commencement de la saison de 1928.

Havre Savage, I.P.-E.—On a placé une bouée conique en acier rouge et une bouée plate en acier noire sur la barre, et une bouée espar noire, en bois, et une bouée espar rouge, en bois, pour marquer le chenal.

Shemogue, N.-B.—A l'ouverture de la saison 1928 on a supprimé la bouée plate noire et la bouée conique rouge à l'entrée du havre, et l'on a établi une bouée conique en acier à bandes verticales, noires et blanches.

SERVICE DES PHARES, CHANGEMENTS ET ADDITIONS

Havre de l'Est, N.-E.—Pendant que l'on construisait un magasin sur le quai, on a érigé un mât temporaire avec feu rouge.

Echourie, île Alright, I.M.—Construction d'un nouveau phare et d'un hangar-abri, et installation d'un appareil.

Havre de Georgetown, I.P.-E.—Sur le quai du chemin de fer et sur le rivage, on a établi une série de mâts-feux d'alignement.

Havre d'Inverness, N.-E.—Sur le côté ouest du brise-lames de l'Est, on a établi une série de mâts-feux d'alignement.

Kouchibouguac, N.-B.—Le 12 juin 1928 on a déplacé les feux d'alignement afin de marquer le nouveau chenal.

Baie Mouton, Labrador.—Sur le côté ouest de l'entrée on a établi une série de mâts-feux d'alignement.

Ile Panmure, I.P.-E.—Changement de l'appareil d'éclairage.

Ile Pictou, Feu à son extrémité est, N.-E.—Installation d'un nouveau mécanisme d'horlogerie pour feu du 4ème ordre.

Havre Savage, I.P.-E.—Déplacement de l'autre côté du havre des feux d'alignement et consolidation de ces feux.

Goulet St-Louis, N.-B.—Le 22 juin 1928, déplacement des feux d'alignement pour marquer le nouveau chenal.

Tracadie, I.P.-E.—A partir du 18 juin 1928, on a supprimé les feux temporaires d'alignement.

RÉPARATIONS, ETC.

Feu de la Pointe Amour.—Fourniture de matériaux pour la nouvelle grange.

Feu Annandale.—On a peinturé le phare.

Feu de la Baie du Vin.—Réparation de la cheminée.

Feu Nord-Est de Belle-Isle.—Réparations générales à la station. Réparation du quai en béton. Fourniture et installation d'un nouveau treuil de levage.

Feu Sud-Ouest de Belle-Isle.—Fourniture de matériaux pour réparations générales à la station.

Feu des Roches Bird.—Installation d'un réservoir à eau pour la maison d'habitation.

Feu Blockhouse.—Réparation de la clôture en fil de fer le long du chemin. Peinturage de la tour du phare, de la maison d'habitation et des dépendances.

Feu du cap Anguille.—Réparation du massif des fondations de la tour; renouvellement de 5 fenêtres et d'une porte en bois de la tour; doubles portes pour les hangars à charbon et doubles fenêtres pour la bâtisse du signal de brume.

Feu du cap Bauld.—Réparations sur le devant du débarcadère en béton.

Feu du Cap Egmont.—On a réparé le chemin qui conduit du phare à la grande route.

Feu du Cap Norman.—Réfection du plancher de la cuisine de la maison d'habitation; réparation des fondations de la bâtisse du signal de brume, et réparation du trottoir en planches.

Feu du Cap Ray.—On a renouvelé le plancher de la véranda et les marches de son escalier; renouvelé les bardeaux du toit, renouvelé les gouttières et leurs conduites; renouvelé quatre cadres de fenêtres et les châssis de la maison d'habitation, et reconstruit la cheminée au-dessus du toit.

Feu du Cap Tryon.—On a renouvelé la toile à la plateforme de la lanterne; le noquet autour de la base de la lanterne a été renouvelé; on a défait la cheminée non employée et l'on a bouché son trou avec de la planche; enfin, on a réparé les fissures du toit et certaines parties plâtrées de la maison d'habitation.

Feu à l'île de l'Entrée.—Réparation de la clôture.

Feu d'Escuminac.—Bétonnage de réparation au mur de protection en face du phare.

Feu de la Pointe Férolle.—Réparation des toits de la maison d'habitation, de la bâtisse du signal de brume, du hangar à pétrole et de l'abri de la chaloupe. Réparation de la route que l'on recouvrit de gravier.

Feu de l'île Flower.—Réparation du toit de la maison d'habitation; reconstruction de la conduite de la cheminée en commençant au toit.

Feu de Grand-Etang.—Reconstruction du phare.

Feu de l'île Henry.—Réparation des fondations de la cheminée.

Alignement du chenal Little.—Réfection des fondations sous le feu antérieur.

Feu de l'île Margaree.—Réparation du chemin. Réfection du plancher de la cuisine et de la salle à manger et doublage de la partie supérieure de la maison d'habitation.

Feux d'alignement de Miminegash.—Réfection de la fondation du feu postérieur.

Feu de la Pointe Mullins.—Reconstruction de la conduite de la cheminée de la maison d'habitation.

Feux du havre Murray.—Réparation du parapet en bois de charpente.

Feux d'alignement de Northport.—Renouvellement du noquet au-dessus du seuil du feu postérieur.

Feu de l'extrémité est de l'île Pictou.—Réparation des fondations et construction d'une nouvelle clôture.

Feu de l'île Pompquet.—Renouvellement du garde-fou en tuyau de fer galvanisé autour de la plate-forme de la lanterne.

Feu de la grève Preston.—Réparation de l'ouvrage de protection au feu antérieur.

Chenal Richibuctou.—Construction d'un nouveau mât-feu et d'une hutte pour remplacer le feu postérieur qui avait été démoli par une tempête.

Feu de la Pointe Richibuctou.—Renouvellement de la clôture.

Feux de la grève nord de Richibuctou.—Renouvellement du seuil du feu antérieur des toits, des huttes et de la plate-forme en charpente. Déplacement du hangar-abri. Fourniture d'un doris de service.

Feu de l'île Ste-Marie.—Renouvellement des bardeaux de la maison d'habitation et de l'abri à chaloupe ainsi que de la cale de lancement et réparation des trottoirs en madriers.

Feux d'alignement du havre St-Pierre.—Reconstruction du feu antérieur.

Feu de l'île St-Pierre.—Peinturage de la tour.

Feu du cap Sea Cow.—Renouvellement des bardeaux du toit et réfection du plancher dans la chambre de la maison d'habitation.

Feu de Souris.—On a comblé l'ancien puits.

Feu de Tracadie, I. P.-E.—On a posé de nouveaux supports et une nouvelle fondation sous la tour.

Feux d'alignement de Warren Farm.—On a peinturé les deux tours de l'alignement.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE

On a inspecté la plupart des stations de signaux de tempêtes et fait les réparations suivantes:—

Pointe Beach, I. P.-E.—On a renouvelé les bardeaux et peinturé le hangar du service des signaux. Mise en place d'une serrure et d'un cadenas.

Georgetown, I. P.-E.—On a mis des poteaux d'amarrage dans des massifs en béton, et peinturé le hangar, le mât, etc.

Pointe du Chêne, N.-B.—On a réparé le tablier du quai devant le hangar dont on se sert pour les signaux de tempêtes, et aussi le mât.

STATIONS DE SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE

On a inspecté les équipements des stations de sauvetage de la vie humaine du district.

A la station de Charlottetown on a réparé le toit de l'abri de la chaloupe de sauvetage.

QUAIS DE L'ÉTAT

On a exécuté des réparations aux quais suivants: de Charlottetown, Cardigan-Nord, Hickey et Summerside.

VAPEURS DU DOMINION

Le V.G.C. *Arnamore* arriva à Charlottetown le 12 juillet 1928, pour y prendre des approvisionnements à destination de Belle-Isle. Finit de prendre chargement le 20 juillet et appareilla pour des fins de ravitaillement. Le 15 août, finit de décharger au phare du cap Ray, puis se rendit directement à Sydney pour se mettre aux ordres de l'agence d'Halifax. Le 11 octobre arriva à Charlottetown en provenance de Sydney. Prit des approvisionnements pour son voyage à Belle-Isle du 12 au 17 octobre. Appareilla le 18 octobre pour délivrer les approvisionnements qu'il finit de débarquer le 13 novembre. Du phare du cap Ray ce bâtiment se rendit directement à Sydney pour y faire du charbon et en prendre ainsi que des approvisionnements pour le bateau-phare d'Anticosti. Le 19 novembre ravitailla ce bateau-phare, puis appareilla à destination de Charlottetown, et en cours de route retira les bouées des îles de la Madeleine et du détroit de l'Est. Arriva à Charlottetown le 22 novembre. Jusqu'au 27 novembre déchargea des récipients vides, etc., après quoi il prit la mer pour aller retirer le reste des grandes bouées de cette agence. Finit ses travaux le 7 décembre et se rendit le même jour à Sydney pour se mettre aux ordres de l'agence d'Halifax.

Le V.G.C. *Bayfield* demeura désarmé au quai de la Marine à Charlottetown, durant l'hiver 1928-29, sous la surveillance de cette agence.

Le V.G.C. *Brant* (neuf) fut armé le 28 avril 1928, et jusqu'au 30 mai, mouilla des bouées dans le havre de Charlottetown, à Georgetown et à Pictou. Du 1er au 9 juin, mouilla les bouées des îles de la Madeleine, et du 14 juin au 1er juillet, ravitailla les phares de la côte du Nouveau-Brunswick et de la côte est de l'île du Prince-Edouard. Du 6 juillet au 10 août, ravitailla des phares au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Ecosse et aux îles de la Madeleine. Du 10 au 25 août, passa une partie du temps au quai de la Marine, alors que l'équipage nettoya ce navire, etc., et le reste du temps, fut sur cale de lancement à Pictou. Du 25 août au 9 novembre ravitailla les phares de la baie Hillsboro, de Miminegash, de Crapaud et d'autres lieux; il inspecta les bouées à Richibouctou, ralluma celles de la Pointe Ouest et du haut-fond Tryon, et inspecta les bouées de la Nouvelle-Ecosse qui relèvent de cette agence; de plus, il ralluma la bouée du haut-fond Miscouche, peintura le mât du sémaphore pour signaux de tempêtes à Summerside et aida deux goélettes à sortir du port de Summerside. Du 9 novembre au 19 décembre ce bâtiment se rendit au feu de l'extrémité est de l'île Pictou ayant à son bord le contremaître mécanicien Hobbs qui changea la nature dudit feu, puis le bâtiment retira quelques bouées qui se trouvaient dans ces parages. Du 18 décembre au 15 janvier ce bâtiment fut désarmé pour le reste de la saison, et le 15 janvier 1929, son équipage fut congédié et payé.

Le V.G.C. *Brant* (vieux) demeura désarmé au quai de la Marine à Charlottetown durant l'année budgétaire 1928-29.

Le V.G.C. *Montcalm* arriva à Charlottetown le 5 mai 1928 pour mouiller les grandes bouées de cette agence. Ce travail, qui commença le 7 mai, fut terminé le 11 mai, date à laquelle ce navire fit route vers Québec.

Le V.G.C. *Ostrea* fut remis en état et lancé au quai de la Marine à Charlottetown à l'ouverture de la navigation, sous la surveillance de cette agence qui, pour des fins de service, le remit à la direction des pêcheries. A la fin de la saison de navigation, ce navire fut désarmé au quai de la Marine, où il resta durant l'hiver sous la surveillance du personnel qui s'occupe du quai.

Sous-agence de Fort William, Ont

Le 16 avril le remorqueur *James Whalen* commença à briser la glace dans la baie du Tonnerre et le 19 avril il atteignait l'eau libre au cap du Tonnerre.

Le 1er mai, tous les gardiens de phares, au nombre de 17, furent envoyés à leurs 10 stations.

Le 2 mai un fort vent du nord-ouest chassa toute la glace de la baie du Tonnerre, aussi les navires *Saskadoc, Soodoc, Canadoc* et *Vandoc* furent-ils alors les premiers à partir à destination des ports de l'est du pays.

Le 4 mai le vapeur du chemin de fer Pacifique-Canadien *Assiniboine* fut le premier navire à arriver des ports de l'est; à cette date tous les feux du havre et de la côte furent allumés à Port Arthur et Fort William.

Les 7 et 8 mai on mouilla toutes les bouées de ces deux havres.

Le 9 mai on envoya un remorqueur au phare de l'île Angus pour prendre à son bord le monteur James McDonald.

Le 14 mai on mouilla les bouées à gaz et à cloche à l'entrée principale de Port Arthur, la bouée à gaz et à cloche au récif Hare, la bouée à gaz au haut-fond Welcome, la bouée à gaz et à cloche à l'entrée de Fort William Sud, et une bouée à gaz à l'entrée nord de Fort William.

Le 15 mai on plaça des accumulateurs à gazoline au cap Thunder et au phare Aga de l'île Pie.

Le 9 juin on transporta M. C. D. Lockwood, de son phare de l'île Slate à l'Hôpital Général et de M. R., à Port Arthur.

Le 2 août le vapeur *Grenville* arriva à Port Arthur après avoir ravitaillé tous les phares de ce district. Le 6 août il partit à destination des ports de l'Est.

Le 3 septembre, le *Murray Stewart* arriva à Fort William, en provenance de l'île Lamb, après qu'il eût déchargé une cargaison de matériel destiné aux stations de signaux de brume. Après avoir pris une certaine quantité d'approvisionnements et d'huile, il partit le 5 septembre et fit escale pour des fins de ravitaillement aux îles Angus et Slate.

Le 20 septembre, la nouvelle station de signal de brume de l'île Lamb fut mise en service.

Le 29 octobre on exécuta quelques nouveaux travaux de réparation aux fondations du phare principal de Port-Arthur, à Port-Arthur, Ont.

Le 6 décembre, la bouée à gaz et à cloche du récif de l'île Hare, et la bouée du haut-fond Welcome furent supprimées pour l'hiver.

Le 12 décembre les bouées à gaz et à cloche et à gaz de Fort-William et de Port-Arthur furent toutes enlevées pour le reste de l'hiver. On loua un remorqueur pour porter un télégramme au gardien de phare Allan Murray, à l'île Trowbridge, qui lui annonçait la mort de sa sœur. Les vapeurs *Fitch, Warner, Thompson, Squire* et *Shaughnessy* furent les derniers à partir à destination des ports de l'Est.

Le 18 décembre le vapeur *Doris* fut le dernier navire à arriver. Immédiatement le remorqueur *James Whalen* partit pour enlever les gardiens de phares de la côte nord. Il fut de retour le 21 décembre ayant à son bord tous les gardiens de phares canadiens plus le gardien de phare de l'île Passage, E.-U.

Le 22 décembre on cessa de se servir de tous les feux de la côte et des feux Aga du havre.

Dans ce district on a mouillé et entretenu 50 bouées espars, y compris 3 bouées dans le voisinage de l'île Victoria et trois autres bouées à gaz et à cloche, et 2 bouées à gaz.

Il existe 6 feux Aga, une série de feux d'alignements éclairés à l'huile, une série de feux d'alignement électriques, un phare électrique et 11 phares qui nécessitent du personnel et que l'on entretient dans ce district.

On a envoyé à Parry Sound 5 lanternes de bouées à gaz pour y être réparées.

AGENCE DE PARRY SOUND, ONT.

Avec l'aide de l'embarcation à moteur *Duncan*, l'agence a entretenu tous les feux non gardés de Parry Sound, et elle s'est occupée du service des bouées espars du chenal intérieur entre Parry Sound, Waubaushene, Fesserton, Coldwater et le chenal au nord de Parry Sound jusqu'à la baie Shawanaga.

Au cours de l'hiver 1929 on a visité et essayé à l'agence, 29 lanternes de bouées Aga, et 60 lanternes de bouées Pintsch, après quoi elles furent renvoyées dans leur localité respective pour y être employées.

BOUÉES ET BALISES

Durant l'année on a entretenu dans ce district: 2 bouées à cloche, 1 bouée conique, 19 bouées à gaz, 283 bouées espars, et 55 balises à voyants.

CONSTRUCTIONS ET RÉPARATIONS

Pointe Town, Baie Gore.—Mise en place d'un mât-feu.

Kemps Narrows.—Mise en place d'un mât-feu.

Pointe-aux-Pins, Lac Supérieur.—Installation d'une cloche de brume.

Ile Angus.—Installation des machines à la nouvelle station de phare et signal de brume.

Pointe Stribling.—Réparation de la tour du feu postérieur.

Balises de la Pointe Gibbons.—Installation de deux balises à voyants.

Agrandissement de la bâtisse pour le carbure de calcium et du hangar de l'embarcation.

VAPEURS DU DOMINION

V.G.C. *Grenville.*—Du 23 avril au 21 juin. Débarqua tous les gardiens de phares aux stations éloignées. Remit les bouées en service, ralluma les balises, etc., dans la baie Georgienne à l'extrémité d'amont du lac Huron. Ravitailla de charbon de chauffe les stations de signaux de brume. Régla ses compas. S'efforça de retrouver des bouées à gaz qui furent emportées à la dérive en 1927. Enfin ce bâtiment fut nettoyé, peinturé et préparé dans le but d'entreprendre son voyage annuel de ravitaillement.

VOYAGE ANNUEL DE RAVITAILLEMENT

Ce voyage qui commença le 22 juin se termina le 12 septembre. Au cours de ce voyage on inspecta et ravitailla comme d'habitude, ainsi que dit ci-après, tous les phares, toutes les stations de signaux de brume, toutes les bouées et tous les bateaux-phares, etc., de la division.

2 juin au 7 juillet.—Lac Huron et extrémité de la baie Georgienne, île Manitoulin et une partie du chenal Nord.

24 juillet au 8 août.—Lac Supérieur.

9 au 11 août.—Partie inférieure du chenal Nord.

Les 17 et 18 août.—Lac Huron.

20 et 22 août.—Rivière et Lac Saint-Clair et rivière Détroit.

23 août au 10 septembre.—Lac Erie.

10 au 12 septembre.—Ce navire fit route vers Parry Sound.

Du 12 septembre jusqu'à la clôture de la navigation le bâtiment fut employé avec profit pour des fins générales de balisage et d'entretien des phares dans le district. Du 17 au 24 septembre, il fut mis en cale-sèche à Midland pour y faire inspecter ses œuvres vives et pour y subir des réparations.

Vers le 18 novembre, il commença à retirer les bouées et à prendre à son bord les gardiens des phares éloignés. Il termina cette croisière le 16 décembre.

Fut désarmé à Midland, où il passa l'hiver.

V.G.C. *Murray Stewart.*—Du 3 mai au 5 juin. Débarqua à leurs postes tous les gardiens des phares éloignés de l'extrémité orientale du Lac Supérieur, et il aida à remettre les bouées en état dans le voisinage du Sault. Puis il installa un appareil à l'île Sulphur, et d'autres à la Pointe Town, à Baymouth-Sud, île Manitoulin. A Parry Sound il régla ses compas.

Du 7 au 16 juin.—Dragage au quai de Parry Sound.

Du 17 au 23 juin.—Convoie un navire à voiles jusqu'à Collingwood pour y être réparé.

Se rend à Owen Sound pour subir des réparations. Installe un nouvel appareil à l'île Griffith et retourne à Parry Sound.

26 juin.—Fait du ravitaillement au cap Cabot et à Tobermory.

11 juillet.—Blanchit la tour de l'île Cove, etc. Peinture les feux d'alignement de Midland. Répare le feu antérieur de l'alignement du havre Honey et mouille une bouée espar dans le voisinage. A Parry Sound le 7 juillet. Est nettoyé et peinturé. Reprend son dragage au quai de Parry Sound. S'occupe de la bouée de la passe de l'île Cove qu'on prétendait ne plus être à sa place, et il s'occupe aussi de la bouée à gaz du plateau O'Brien, puis il retourne à Parry Sound.

Du 12 juillet au 12 août.—Rétablit l'appareil de levage de bateaux à l'île Western.

1er août.—Inspecte l'état du chenal Minnicoganashene. Répare le feu antérieur de l'alignement de Toby, et remet en place les bouées du havre Honey. Blanchit la tour de l'île Nottawasaga et rallume la bouée du haut-fond Candlemas dont on avait signalé l'extinction.

Du 3 au 25 août.—En cale sèche à Midland pour y faire inspecter ses œuvres vives et y être réparé. On installe à bord un appareil de T.S.F., et le navire subit des réparations générales, après quoi, il rallume la bouée à gaz du haut-fond Candlemas et retourne à Parry Sound.

Du 27 août au 10 octobre.—Se prépare pour se rendre à l'île Lamb, Lac Supérieur. Il répare le diaphone à l'île Parisien, débarque des approvisionnements au havre Québec et arrive à l'île Lamb le 2 septembre. En cours de route il visite plusieurs stations dans le voisinage de Port-Arthur où certaines réparations devaient être faites et il arrive au Sault le 8 septembre. Il approvisionne de charbon le bateau-phare du Gros Cap; installe une cloche de brume à la Pointe-aux-Pins et répare la tour de la Pointe Stribling. Puis il inspecte le feu non gardé de l'île Sulphur; blanchit la tour de l'île Great Duck; inspecte la bouée à gaz du plateau O'Brien et le 10 octobre est de retour à Parry Sound.

Du 10 octobre jusqu'à la fin de la saison de navigation, ce navire fut employé le mieux possible aux fins que poursuivait le service des phares et du balisage dans les eaux voisines, relevant de la division.

En décembre, il prit à son bord, pour les ramener tous les gardiens des phares éloignés et quelques-unes des bouées de la partie orientale du lac Supérieur, et finit de naviguer le 17 décembre, alors qu'il fut désarmé pour passer l'hiver au Sault-Sainte-Marie.

L'appareil de T.S.F. que l'on installa sur ce bâtiment l'été dernier, lui fut d'un grand secours, surtout au moral, au cours du dernier voyage que ce navire fit en automne.

RAPPORT ENVOYÉ PAR LA SOUS-AGENCE DE KÉNORA, ONT.

Lac Rainy.—Du 22 mai au 3 juin on employa le vapeur *Laura A* pour peinturer et remettre en place les bouées. Cinquante-deux bouées furent peinturées et 7 furent remises en place.

Lac des Bois.—Du 9 au 27 juin le vapeur *Redwing* peintura et remit en place les bouées. Trois cent deux bouées furent peinturées, cinquante-six furent remises en place et treize nouvelles bouées furent mouillées. On a modifié les

caractéristiques du phare situé à l'embouchure de la rivière Rainy qui, d'un feu d'alignement, est devenu un feu fixe blanc. A la fermeture de la navigation on a établi des feux non gardés à l'île Quick et à la Pointe Bruel, mais étant donné que la saison de navigation était avancée, ces feux ne furent pas allumés.

Lac Shoal.—Du 28 au 29 juin le vapeur *Redwing* peintura et remit en place des bouées. Vingt-deux bouées furent alors peinturées et 4 furent mises en place.

Rivière Winnipeg.—Du 9 au 11 juin le canot à moteur *Moose* fut employé au peinturage de bouées. Trente-deux bouées furent peinturées.

Lac Seul.—On inspecta le lac Seul à la suite de quoi on envoya des rapports faisant connaître qu'il était désirable de baliser ce lac.

Aucun navire du gouvernement ne fut employé sur les lacs dont les eaux relèvent de cette sous-agence.

AGENCE DE MONTRÉAL

Durant l'année budgétaire la dépense totale fut de $457,357.15, soit une augmentation de $6,778.04 par rapport à la dépense faite en 1927-28.

RÉPARATIONS

Feu antérieur de l'alignement de l'île de Grâce.—Construction d'un nouveau feu d'alignement pour remplacer l'ancien qui était sur le point de tomber dans le fleuve dont le bord avait été miné par les eaux.

Feu antérieur de l'alignement de l'île Deslauriers.—Construction d'un nouveau massif en béton et d'un phare pour remplacer celui qui à cet endroit avait été emporté par les glaces.

Feu antérieur de l'alignement de la route de l'île Saint-Ours.—Construction destinée à un nouveau feu antérieur d'alignement et déplacement en retrait du feu actuel élevé. Etablissement d'un nouveau feu d'alignement.

Courbe n° 2 du Lac Saint-Pierre.—Réparation d'un massif (pier) qui avait été endommagé par les glaces au printemps.

Alignement de la Pérade.—Construction d'une tour ajourée en acier, en quatre parties.

Alignement de la Traverse de la Longue-Pointe.—Reconstruction de l'alignement.

Chenal Lachine-Caughnawaga.—Installation d'un nouvel appareil d'éclairage.

Courbe n° 2 du Lac Saint-Pierre et Pointe du Lac.—Reconstruction de la substructure en acier devant permettre l'emploi d'appareils à gaz au moment des hautes eaux.

Pointe du Lac et Courbe n° 2 du Lac Saint-Pierre.—Reconstruction de la substructure en acier devant permettre l'emploi d'appareils à gaz au moment des hautes eaux.

Portneuf en haut.—Réparations générales à la maison d'habitation, à la lanterne et aux dépendances, etc.

Alignement Saint-Valentin.—Reconstruction du feu antérieur du massif de support et de la lanterne.

Vieille Eglise.—Etablissement de feux d'alignement.

ENTRETIEN ET RÉPARATION DES QUAIS

Quai Saint-Denis.—Réparation du quai.

Quai de Papineauville.—Eclairage électrique.

Quai de l'Orignal.—Eclairage électrique.

VAPEURS DU DOMINION

V.G.C. *Argenteuil.*—Affecté au balisage, à la construction des phares, au peinturage, au ravitaillement et à d'autres travaux de réparation sur le lac Saint-Louis et sur les rivières Ottawa et Richelieu, est aussi très employé relativement à de petites réparations à faire aux quais.

V.G.C. *Emilia.*—A fait du balisage, a rechargé des bouées à gaz, a peinturé et réparé certains phares et a servi à des travaux de construction générale attendu que pratiquement parlant, ce bâtiment est une sorte d'atelier flottant.

V.G.C. *Shamrock.*—A été employé au balisage général, à ravitailler les phares à l'extrémité inférieure du district, et fut continuellement occupé étant donné le grand nombre d'aides flottantes à la navigation dont il faut s'occuper. Ce navire fut détruit par le feu le 29 septembre 1928.

V.G.C. *Verchères.*—Ce navire fut employé à l'entretien et au peinturage des balises sur la côte, des phares et aussi à faire du service de patrouille et d'inspection nuit et jour. Il eut ordre de recharger et d'entretenir en état toutes les stations de la côte éclairées au gaz et de remorquer des chalands portant des matériaux de construction et d'entretien, et, aussi à faire du balisage de conserve avec le chaland *Acétylène.*

Après la destruction par le feu du vapeur *Shamrock,* le remorqueur *Lanoraie* et le chaland *Acétylène* firent du balisage.

Au printemps et en automne, pour le mouillage et le retrait des bouées, on employa le vapeur du gouvernement:*Berthier* et les remorqueurs: Bécancour, *Lavaltrie, Lac Saint-Pierre, Laviolette* et *Varennes,* et aussi les barges à charbon: *N° 6* et *N° 5.*

AGENCE DE QUÉBEC, P.Q.

Le district qui relève de cette agence est très grand et comporte de nombreux cours d'eau importants. Il s'étend depuis Portneuf, à 38 milles en amont de Québec, le long de la rive nord du fleuve Saint-Laurent, jusqu'à Natashquan, qui se trouve à 530 milles en aval de Québec, et depuis Platon en face de Portneuf le long de la rive sud du fleuve Saint-Laurent jusqu'au cap d'Espoir, soit sur une distance de 455 milles, puis il suit la rive nord de la Baie des Chaleurs et remonte la rivière Restigouche jusqu'à un mille en amont de Campbellton, pour continuer le long de la rive sud de la baie en contournant l'île Miscou et atteindre le goulet Shippegan, N.-B.; il comprend aussi toute la côte de l'île d'Anticosti, qui est longue de 120 milles, les deux rives du fleuve Saguenay, depuis Tadoussac jusqu'à un point situé à environ cinq milles en amont de Chicoutimi, P.Q., suit la rive de tout le lac Saint-Jean qui a environ 30 milles de diamètre et celle de toutes les baies, échancrures et bords des rivières navigables des territoires susmentionnés.

La longueur totale de la ligne de grève du district est d'environ 1,800 milles et elle suit de nombreuses voies d'eau dont l'importance varie depuis celle des routes principales de navigation du golfe et du fleuve Saint-Laurent, jusqu'à celle des chenaux comparativement peu profonds et petits qui constituent une sorte de réseau.

Dans les parties décrites ci-dessus l'agence entretient et contrôle les aides à la navigation suivante:—

Nombre de feux	328
Nombre de signaux de brume actionnés mécaniquement, de cornets de brume actionnés à la main et de cloches de brume	48
Nombre de signaux de brume par bombe	2
Nombre de bouées à gaz	80
Nombre de bouées à gaz et à cloche	10
Nombre de bouée à cloche	1
Nombre de bouées non éclairées	260
Nombre de poteaux et gaules de balisage	46
Nombre de balises non éclairées	61

Le service de cette agence entretient les bateaux suivants:—

Mikula, Jalobert (bateau-pilote) Bateau-phare, Traverse inférieure.

Montcalm, bateau-phare No. 25 de secours, et bateau-phare de l'île Rouge.

Druid, Ile-Blanche, bateau-phare, Ile-aux-Coudres, bateau-phare.

Loos, haut-fond Prince, bateau-phare.

(Tous les bateaux-phares susdits peuvent naviguer par leurs propres moyens, sauf celui du haut-fond Prince.)

L'agence entretient aussi: 81 quais et 32 stations pour signaux de tempêtes.

Durant l'année budgétaire la dépense totale de l'agence fut de $1,150,225.30.

AIDES À LA NAVIGATION

Nouvelles:—

Feu du quai de Caraquet inférieur,
Feu Fauvel,
Feu de la rivière Nouvelle,
Feu de l'Anse-aux-Canards,
Chenal Chandler: une bouée plate (la bouée rouge conique a été supprimée),
Feu de Cannes des Roches,
Cornet de brume actionné à la main, plus puissant à la Pointe Peter,
Feu de l'Anse-à-Brillant,
Feu du Cap Whittle,
Feux d'alignement d'Agouanish,
Feux d'alignement de l'Anse-au-Vallon,
Feux d'alignement de la Pointe Frégate,
Feu de la rivière à Claude,
Rivière de Ste-Anne-des-Monts, 2 balises à voyants (bouée espar supprimée),
Feu et signal de brume de l'île Cawee (on a supprimé le feu blanc non gardé à occultations et à gaz),
Rivière Chat, on a placé un feu à l'extrémité extérieure du nouveau prolongement du quai.
Pointe-aux-Outardes, feux d'alignement,
Rivière Portneuf: en face de son embouchure, (25½-B) bouée à gaz,
Feu de Tadoussac,
Feu de St-Fulgence,
St-Fulgence, fleuve Saguenay, 1 bouée conique 4-S,
Feux d'alignements de la rivière Peribonca (on a supprimé les feux d'alignement antérieur et postérieur de la Peribonca),
Traverse St-Roch; on y a mis une bouée à gaz et à cloche de 56-B au lieu d'une bouée à gaz,
Chenal Patch: une bouée noire à gaz de 63-¼-B à feu blanc à occultations.
Roche Algernon: on y a mis une bouée à gaz non gardée, à feu blanc à occultations. (On a supprimé le fanal à l'huile.)
Feux d'alignement de St-Michel.

Suppressions:

Grande Shippegan: cornet de brume actionné à la main,
Chenal Chandler: une bouée conique rouge, (une bouée noire nouvelle),
Cap d'Espoir: bouée espar rouge,
Phare de la Pointe Heath: signaux de brume,
Rivière de Ste-Anne-des-Monts: bouée espar (deux balises à voyant nouvelles),

Rivière Chat: bouée espar rouge,
Feux d'alignement de la rivière Chat (établissement d'un feu à l'extrémité extérieure du nouveau prolongement du quai).
Ile Cawee: Feu blanc à occultations à gaz et non gardé (un nouveau feu et signal de brume.)
Quai de Chicoutimi: transféré à la Commission du havre de Chicoutimi,
Quai du bassin de Chicoutimi: transféré à la Commission du havre de Chicoutimi.
Ste-Anne-de-Chicoutimi: transféré à la Commission du havre de Chicoutimi.
Quai de la Rivière-aux-Vases: transféré à la Commission du havre de Chicoutimi,
Feux d'alignement intérieur et extérieur de Péribonca: (nouveaux feux d'alignement, rivière Peribonca),
Bouée à gaz 56-B (nouvelle bouée à gaz et à cloche),
Roche Algernon, fanal à huile (nouveau feu à gaz non gardé).

RÉPARATIONS, MODIFICATIONS, AMÉLIORATIONS ET CHANGEMENTS

Grande Shippegan, feu.—Nouveau hangar à l'huile, démolition de la vieille tour, vieille maison d'habitation et hangar, mécanisme d'horlogerie, une nouvelle petite embarcation à fond plat.

Caribou, Anse.—On a exhaussé le feu postérieur.

Pointe Marcelle.—Réparation de la lanterne du phare.

St-Omer, feu.—Déplacé et mis à l'extrémité extérieure du quai.

Petite Bonaventure.—On a déplacé le feu et on l'a mis à l'extrémité extérieure du nouveau prolongement du quai.

St-Godefroy.—On a déplacé le feu et on l'a mis à l'extrémité extérieure du nouveau prolongement du quai: le feu rouge a été converti en feu blanc.

Anse-aux-Gascons.—On a déplacé le feu et on l'a mis à l'extrémité extérieure du quai.

Paddy, Haut-fond.—Réparation du mécanisme d'horlogerie.

Bateau-phare de la Pointe Heath.—Nouveau sifflet de brume à vapeur.

Pointe Ouest Anticosti.—Le feu dioptrique de second ordre remplacé par des réflecteurs à long foyer, et le feu fixe par un feu à éclats.

Ile-au-Marteau.—Nouveau réservoir en acier pour eau douce établi à l'extérieur de la bâtisse pour signal de brume.

Griffin, Anse.—Déplacement des feux d'alignement.

Iles de Mai.—Suppression du fanal à huile (remplacé par un feu blanc à occultations et à gaz non gardé).

Chat, rivière.—Suppression des feux d'alignement: établissement d'un feu à l'extrémité extérieure du nouveau prolongement du quai.

Méchins, quai.—Déplacement du feu qu'on a mis à l'extrémité extérieure du nouveau prolongement du quai.

Matane, quai.—Réparation du mécanisme d'horlogerie, déplacement et surélévation des feux d'alignement.

Feux d'alignement du havre de Rimouski.—Amélioration des feux; établissement de balises à voyants.

Grandes Bergeronnes.—On a peinturé des bandes noires verticales sur le voyant blanc.

St-Alphonse, quai.—Construction d'un nouveau hangar à marchandises.

St-Alphonse, feu.—Construction d'une nouvelle lanterne.

Ile-au-Bélier, feu antérieur.—Reconstruction du hangar.

Pointe Bleue.—Reconstruction du hangar à huile et du mât.

Brandy Pots.—Réparation de deux embarcations pour la station, et de la cale de débarquement en béton.

Cap-aux-Chiens.—Réparation de la plate-forme du débarcadère.

Cap-aux-Oies, signal de brume.—Installation d'un réservoir additionnel en acier pour de l'huile.

Ste-Félicité.—Renouvellement du réservoir en acier pour l'ancien signal de brume à air comprimé.

Traverse supérieure, jetée.—Installation à l'automne de deux feux à gaz non gardés pour remplacer un feu blanc à éclats.

Montmagny, alignement.—Reconstruction du feu antérieur.

On a exécuté de petites réparations à des quais, des feux, des signaux de tempêtes et à de petites embarcations:—

Au cours de la dernière année budgétaire, cette agence a entretenu: 5 bateaux-phares, 328 feux comprenant 23 signaux de brume et des feux à gaz et électriques non gardés, et dans 53 cas, les appareils d'éclairage, etc., confiés à des adjudicataires, savoir: 298 bouées et poteaux de balisage; aussi 83 quais du gouvernement. De plus, on a inspecté 33 installations de signaux de tempêtes, et entretenu, en employant les vapeurs du gouvernement, 146 bouées à gaz et autres, 12 balises à gaz non gardées et 61 balises à voyants.

QUAIS

Quatre-vingt-un quais relèvent administrativement de l'Agence de Québec; un nouveau quai a été transféré à cette agence, celui de la Pointe-aux-Orignaux, et trois quais ont été transférés à la Commission du havre de Chicoutimi, savoir: ceux du bassin de Chicoutimi, de la Rivière-aux-Vases et de Ste-Anne de Chicoutimi.

VAPEURS DU DOMINION

V.G.C. *Mikula.*—Ce très puissant brise-glace était confié au capitaine John Hairn, pendant le temps qu'il a navigué durant l'année budgétaire. Son équipage complet comprenait 82 officiers et marins. Au commencement de l'année budgétaire, il ouvrit un chenal dans le fleuve Saint-Laurent entre Québec et Montréal. Le 28 avril il quitta Québec pour patrouiller dans le détroit de Cabot et fut de retour le 22 mai. Environ les trois quarts des hommes de son équipage furent congédiés, après quoi ce bâtiment fut mis sur cale-sèche, puis amené à notre quai pour l'y laisser désarmé durant l'été. A la fin de juin il ne restait plus à bord du Mikula que deux gardiens. Pendant l'été deux firmes adjudicatrices exécutèrent des travaux sur ce bâtiment. Le 24 septembre le mécanicien en chef reprit son service à bord, et peu de jours après les mécaniciens du *Mikula* furent enlevés au *Stanley* et remis à son bord. Le 1er octobre 6 chauffeurs y revinrent et le 12 octobre, 12 hommes qui appartenaient à l'équipage du *Mikula* rallièrent son bord après avoir été enlevés au *Stanley*. Le 1er décembre le *Mikula* disposait de tout son équipage. Au printemps, le *Mikula* rendit de précieux services en renseignant les navires qui remontaient le golfe du Saint-Laurent sur le temps et l'état existant des glaces. De plus, il aida certains vapeurs à franchir des champs de glace.

V.G.C. *Druid*.—Durant toute la saison de navigation de 1928, ce navire fut confié au capitaine Edgar Pelletier. Comme d'habitude, dans le passé, ce navire exécuta des travaux généraux de balisage entre Platon (en amont de Québec) et La Pointe-au-Père (en aval de Québec), sur un parcours de 186 milles. Il portait un équipage de 35 hommes, qui se trouvait au complet le 3 avril. Le 13 avril le *Druid* entreprit son premier voyage, et ce fut le 13 décembre qu'il cessa de naviguer. Le 15 décembre il fut désarmé pour l'hiver. On voit que le *Druid* fut en service actif depuis le début de l'année budgétaire. Il fut maintenu régulièrement et constamment en service pour maintenir à leur place les bouées de toutes sortes, pour examiner et s'occuper des nombreuses bouées à gaz et autres du district, et pour entretenir en état un nombre considérable de balises et de voyants. Il est à remarquer que ce vapeur est le bâtiment que l'on emploie régulièrement pour du balisage, et que durant le temps de son armement, il fit 119 voyages au cours desquels il parcourut 6,800 milles. On s'en servi aussi pour remorquer les bateaux-phares au printemps jusqu'à leurs places et pour les remorquer en automne, de là jusqu'à Québec. De plus, il les ravitailla complètement durant la saison de navigation. Ce navire s'occupe aussi du ravitaillement des phares et il transporte les ouvriers et la main-d'œuvre qui doivent réparer les phares de ce district. Le *Druid* est tout le temps sous vapeur, prêt à appareiller immédiatement lorsque l'agence est avisée que des bouées à gaz ou autres ou des feux sont déplacés, défectueux ou éteints, ou enfin, pour toute autre raison relative à la navigation qui surviendrait dans le fleuve Saint-Laurent, entre les deux points mentionnés plus haut. La seule période de temps durant laquelle ce navire ne fut pas en service actif en 1928 fut lorsqu'il fut mis en cale-sèche le 13 juillet pour faire calfater son pont principal, pour faire gratter sa coque et être peinturé, pour faire enlever ses hélices, retirer son arbre porte-hélice, etc., etc. Il quitta la cale-sèche le 26 juillet.

V.G.C. *Loos*.—Durant toute la saison de navigation de 1928, ce navire fut sous les ordres du capitaine Amédée Caron, de l'Islet, P.Q. Son équipage qui comprenait 20 hommes se trouva au complet le 5 avril. Le *Loos* prit ses quartiers d'hiver le 5 décembre. Comme il ne peut porter que peu de marchandises, on s'en sert surtout pour le service des phares, tant pour transporter des matériaux de construction que pour entretenir les phares. Toutefois, il est aussi employé pour certains travaux, qu'exigent les autres aides à la navigation. De temps à autre on l'emploie pour du balisage et alors il seconde, à cet égard, le *Druid* qui est spécialement affecté à la besogne régulière qu'exigent les bouées. En tout le *Loos* fit 21 voyages et parcourut 10,143 milles.

V.G.C. *Stanley*.—Au commencement de l'année budgétaire ce navire se trouvait encore désarmé dans la rivière St-Charles, à Québec. Le 21 mai, le V.G.C. *Druid*, l'amena au quai du Roi, et le 28 du même mois il fut remorqué jusqu'à Lauzon (de l'autre côté du fleuve), où il subit des réparations considérables à la porte de la cale-sèche, lesquelles furent exécutées par la "Compagnie Davie Shipbuilding and Repairing Co", et par de la main-d'œuvre employée par le ministère; le *Stanley* entra en cale-sèche le 16 juin et il en sortit le 23 du même mois pour s'amarrer à la porte de la cale-sèche où on acheva de le réparer. Le 28 juin il se trouvait de nouveau au quai du Roi après avoir subi des réparations d'ordre général. Le 12 juillet on avait achevé de recruter son équipage de 45 officiers et marins, dont plus des deux-tiers appartenaient aux équipages du *Mikula*, du *Montcalm* et du *Loos*. Le 23 juillet le *Stanley* commença à faire du charbon et le 25 juillet, à prendre des approvisionnements pour les phares en prévisions de son voyage le long de la Côte Nord, à l'île d'Anticosti et sur la côte de Gaspé. Le 28 juillet, dans l'après-midi, il appareilla emportant une forte cargaison. Le *Stanley* fut de retour à Québec le 24 août, et immédiatement on prit les dispositions voulues pour le charger de nouveau afin de ravitailler les phares et stations de la côte de Gaspé des deux côtés de la Baie des Chaleurs.

Le 10 septembre, il repartit de nouveau et le 2 octobre son capitaine reçut des ordres d'Ottawa enjoignant au *Stanley* de se rendre à Halifax où ce navire arriva le 7 octobre. Après cette date le *Stanley* se trouva directement aux ordres de l'agence du ministère à Halifax.

V.G.C. *Relief No. 25.*—Ce navire et son équipage de 20 hommes, pendant tout le temps qu'il demeura armé, fut sous les ordres du capitaine Diogène Desprès. On s'en servit pour aider le vapeur *Druid* qui est chargé du service des phares et des bouées, à ravitailler les phares entre Platon (en amont de Québec) et la Pointe-au-Père (en aval de Québec), sur un parcours d'environ 200 milles, et ce, pour peinturer les bouées et les balises, pour mouiller les bouées à gaz et autres et s'en occuper, pour approvisionner de charbon les bateau-phares, pour transporter des matériaux de construction, pour remplacer les bateaux-phares lorsque ceux-ci étaient amenés à Québec pour y subir leur visite annuelle au bassin, pour remplacer le bateau-pilote *Jalobert* à la Pointe-au-Père, et pour rendre divers autres services ayant trait aux aides à la navigation. Le 12 novembre, le *Relief* entra dans la cale-sèche Champlain, à Lévis, et peu après on s'en servit pour des fins de balisage en prévision de la clôture prochaine de la navigation. Le 12 décembre, ce navire rallia ses quartiers d'hiver dans le bassin Louise, à Québec, et son équipage fut congédié, sauf le nombre d'hommes nécessaire au désarmement des machines, travail qui fut terminé le 31 décembre. Durant les mois de l'hiver, des firmes adjudicatrices des travaux exécutèrent ce qu'il y avait à faire à bord de ce navire, sous la surveillance d'inspecteurs de bateaux à vapeur.

V.G.C. *Montcalm.*—Au commencement de l'année budgétaire ce navire se trouvait à Louisbourg, N.-E., sous les ordres provisoires du capitaine I. C. Rhude, qui remplaçait le capitaine Oscar Mercier, en congé. Le 11 avril le capitaine Mercier rallia son navire qui, peu après, patrouilla les glaces et retourna à Québec le 13 mai. Dans l'après-midi du 15 mai le *Montcalm* entra en cale-sèche à Lauzon pour y subir de grandes réparations en prévision de son voyage au détroit Hudson. Il revint à notre quai vers la mi-juin, et le 24 juin, sous les ordres du capitaine John Hearn, il appareilla pour son expédition dans le nord et pour son voyage au détroit d'Hudson. Le *Montcalm* fut de retour à Québec le 14 novembre. Quelques jours après il entrait en cale-sèche. Le 19 novembre le capitaine John Hearn cédait le commandement du *Montcalm* au capitaine Oscar Mercier et reprenait le commandement du brise-glace *Mikula.* Au sortir de la cale-sèche le *Montcalm* alla retirer les bouées, à la veille de la fermeture de la navigation, et il retira aussi d'autres aides à la navigation, travail qu'il continua jusqu'au 15 décembre, alors qu'il reçut ordre de faire achever la visite de ses machines et de ses chaudières afin de pouvoir prendre la mer le 3 janvier 1929. Mais ce ne fut que le 7 janvier qu'il put appareiller à destination de Sydney-Nord et Louisbourg, N.-E., pour passer l'hiver, tantôt à l'un, tantôt à l'autre de ces ports. Le *Montcalm* arriva à Sydney-Nord le 20 janvier et à la fin de l'année budgétaire il se trouvait à Louisbourg, N.-E.

AGENCE DE ST. JOHN, N.-B.

Durant l'année dernière l'ingénieur du district inspecta toutes les aides à la navigation de cette division. Aux diverses stations, on a procédé aux réparations annuelles et à leur nettoyage et peinturage.

Cette agence est chargée de s'occuper de 173 feux, signaux de brume et cloches de brume répartis comme suit:

6 feux non gardés—employant de l'acétylène A.G.A.,
3 stations pour signaux de brume seulement,
1 station pour bombes de brume,
2 stations pour cloches de brume actionnées par des machines,

7 stations avec feux électriques, dont l'une est une station mixte avec feu et cloche de brume,
1 station employant un brûleur Banner,
7 stations avec lanternes "Piper",
28 stations avec feu par vapeur, dont 16 sont des stations mixtes avec feu et signal de brume,
116 stations employant des lampes duplex, dont 6 sont des stations mixtes avec feu et signal de brume.

A l'île Pease, en outre d'un feu par vapeur du type Diamond 55 m/m, on entretient une lampe Mammoth N° 3.

A la pointe Mitchner, où nous avons une lampe "Duplex", nous entretenons un second feu du type Mammoth N° 3.

Aussi le bateau-phare *Lurcher*, qui est un vapeur en acier, à deux mâts, peint en rouge, et dont chaque mât montre un feu blanc. Ce bâtiment est pourvu d'un diaphone, d'une cloche de brume sous-marine, et d'un appareil radiotélégraphique. Il est monté par un équipage de 15 hommes et mouillé sur le haut-fond Lurcher à 17 milles de Yarmouth, N.-E.

CHANGEMENTS EFFECTUÉS PAR LE SERVICE DES PHARES ET SIGNAUX DE BRUME

Feu du brise-lames de la baie Courtenay, N.-B.—On a déplacé de 150 pieds vers la côte le feu qui se trouvait à l'extrémité extérieure du brise-lames de la baie Courtenay, et on a rétabli le feu central du brise-lames.

Feu de Centreville, N.-E.—Près de l'extrémité extérieure du quai du Gouvernement à Centreville on a établi un feu blanc à occultations et à acétylène dont l'occultation se produit automatiquement à de brefs intervalles et qui n'est autre qu'un feu produit par un fanal à lentille.

Feu de Joggins, N.-E.—En attendant que soient finies les réparations que l'on fait à l'extrémité extérieure du brise-lames de Joggins, on a enlevé le phare et on l'a remplacé provisoirement par un mât à voyant blanc qui montrera un feu.

Feu de la Pointe Salter, N.-E.—On a rétabli sur la côte à l'extrémité du cap Salter le feu blanc fixe que montre une lanterne à lentille moulée.

Feu de Ship Stern, N.-E.—A l'extrémité Nord de Ship Stern, havre de Yarmouth, N.-E., on a établi un feu blanc à acétylène et à occultations dont celles-ci sont produites automatiquement à de brefs intervalles, par une lanterne à lentille.

ENTRETIEN DES BOUÉES ET DES BALISES

Durant l'année dernière, on a bien entretenu toutes les bouées et toutes les balises dont cette agence a la surveillance y compris celles qui sont confiées à des entrepreneurs ou dont s'occupent les vapeurs du ministère.

Ci-après nous donnons la liste de ceux de ces appareils qui sont entretenus par des adjudicataires:

3 barils	6 plates
3 bouées de mouillage	15 poteaux ramés
7 à sifflet	7 milles de gaules ramées
3 tiges de balisage	517 gaules ramées et poteaux
8 coniques	334 espars.

Appareils, etc., dont s'occupent les vapeurs du ministère:

4 gaz	55 plates
35 cloches	59 coniques
7 à sifflet	107 espars
6 gaz et cloches	25 tiges de balisage
16 à gaz et à sifflet	20 poteaux.

A la Pointe Reed, ville de St. Jean, un poteau de lampe à trois branches sert de balise électrique, et montre un feu blanc et rouge.

CHANGEMENTS ET ADDITIONS EXÉCUTÉS PAR LE SERVICE DU BALISAGE

Bouée à gaz et à cloche de l'Anse Benson, N.-B.—Au milieu du chenal à l'entrée de l'Anse Benson ou Seal, à trois encâblures 15° 30′ (N 36° E. Mag) de la Pointe Joe, N.-B. on a établi une bouée à gaz et à cloche, portant des bandes verticales peintes alternativement en noir et en blanc et qui montre un feu blanc à occultations.

Bouée à cloche du havre Chance, N.-B.—Cette bouée à cloche a été déplacée et mise sur un nouvel emplacement, à environ ¾ mille 109° (S. 48° 30′ Mag) du feu du havre Chance.

Bouée à cloche de la Pointe Chegoggin, N.-E.—A environ ¾ mille 216° 30′ (S. 56° 30′ W. Mag) de l'extrémité sud-ouest de la Pointe Chegoggin, N.-E., on a établi une bouée à cloche peinte en rouge.

Bouées du passage Cockerwit, N.-E.—On a remplacé par une bouée conique, rouge, en acier, la bouée espar, rouge, en bois, qui était mouillée par trois brasses d'eau en face du banc Barney.

Bouée espar de la roche Dollard, N.-E.—Sur le côté ouest du haut-fond non porté sur les cartes et situé à environ 2 milles 9 encâblures 238° 30′ (S. 79° W Mag) du phare de l'île White Head, on a établi une bouée espar, rouge et noire, en bois, portant ces couleurs par bandes horizontales alternées. Le rocher de ce haut-fond porte le nom de Dollard Rock.

Bouée à cloche du rocher Ox-Eye, N.-E.—A environ 1 mille 273° 30′ (N. 66° W Mag.) du phare du cap de Sable, N.-E., on a établi une bouée à cloche portant des bandes verticales, noires et blanches alternées, et qui a été mouillée par 6 brasses d'eau. Cette bouée sera maintenue du 1er juin au 15 janvier de chaque année.

Bouée à gaz et à sifflet de Port Gréville, N.-E.—Par 25 brasses d'eau, à 1¾ mille 182° (S. 24° W. Mag.) du feu de Port Gréville, N.-E., on a établi une bouée à gaz et à sifflet peinte en noir et montrant un feu blanc à occultations. Ultérieurement cette bouée a été déplacée et mise à ¼ mille plus au nord. Elle se trouve maintenant à 1½ mille 182° (S. 24° W. Mag.) du feu de Port Gréville.

Bouées de St. Andrews, N.-B.—A deux brasses d'eau sur le côté sud de à l'entrée est du havre de St. Andrew, à 3,100 pieds 322° 30′ (N. 17° W. Mag.) du feu de la barre Navy, on a établi une bouée espar noire.

Par deux brasses d'eau sur le côté nord de l'entrée du havre du chenal dragué l'entrée est du havre de St. Andrew, à 3,100 pieds 322° 30′ (N. 17° W. Mag.) du feu de la barre Navy on a établi une bouée espar rouge en bois.

Bouées de la rivière St. John, N.-B.—A chacun des détours du chenal dragué de la Pointe Indian et à l'entrée du lac Maquapit, on a mouillé trois bouées espars additionnelles, ce qui fait que maintenant le Chenal est balisé des deux côtés.

Bouées du havre de Yarmouth, N.-E.—On a rétabli les trois (3) bouées espars rouges que l'on maintenait naguère sur le côté du chenal dragué, entre Hen and Chickens, et la roche Cornish dans Yarmouth Sound. A l'avenir on maintiendra ces bouées en place du 1er avril au 31 décembre de chaque année.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE

Cette agence surveille 8 stations de signaux que l'ingénieur de district a inspectées. Lorsque nécessaire on y a fait diverses réparations.

SERVICE DE SAUVETAGE DE LA VIE HUMAINE

L'ingénieur de district a inspecté les deux stations de sauvetage de la vie humaine confiées à cette agence, savoir: Celle de Bay View, N.-E. et celle de l'île Little Wood, N.-B.

On a exécuté les réparations nécessaires.

Le 20 novembre 1928 on a supprimé la station du havre Clark, N.-E., et son équipement a été transporté à St. John.

CONSTRUCTIONS ET RÉPARATIONS

Alma, N.-B.—Pour remplacer l'ancienne lanterne qui était usée, on a installé un fanal à lentille moulée de 8 pouces.

Feu et signal de brume du cap Fourchu, N.-E.—On a réparé la station du cap Fourchu qui avait été très abîmée par une forte tempête survenue en janvier 1928.

Signal de brume du cap Ste-Marie, N.-E.—A la station du signal de brume du cap Ste.Marie, N.-E., on a installé un nouveau diaphone du type B.

Feu et signal de brume du Cap Spencer, N.-B.—Pour remplacer la bâtisse du signal de brume qui avait été brûlée jusqu'au sol le 29 novembre 1927, on a construit une nouvelle bâtisse où l'on a installé un nouveau diaphone et ses accessoires.

Feu de Centreville, N.-E.—Sur le quai public on a établi un feu non gardé.

Tige de l'île Ellenwood, N.-E.—On a remplacé la tige de balisage qui se trouvait à l'extrémité de l'île Ellenwood, N.-E. qui avait été emportée par une tempête durant l'hiver.

Feu et signal de brume de la roche Gannett, N.-B.—On a exécuté de grandes réparations à la station de la roche Gannett qui avait été très abîmée par la tempête du 25 janvier 1928.

Quai Hampton, N.-E.—Petites réparations au quai public.

Quai de Harbourville, N.-E.—Petites réparations.

Quai de Kingsport, N.-E.—Petites réparations.

Signal de brume de Lepreaux, N.-B.—On a réparé sa machine motrice à huile.

Ile Machias Seal, N.-B.—A cette station on a réparé le tramway qui avait été abîmé par la tempête du 25 janvier. De plus on a reconstruit le tuyau d'égout et les cheminées.

Feu de la Pointe Marks.—On a réparé la lentille du feu de la Pointe Marks.

Feu de la Pointe Wolfe, N.-B.—Le feu de la Pointe Wolfe qui se trouvait sur l'ancien brise-lames a été enlevé, parce que ce brise-lames était pourri et menaçait de détruire le feu, et on a reconstruit celui-ci à 17 pieds au sud-ouest.

Feu du cap Salter, N.-E.—L'ancien phare a été réparé et remis en service.

Feu de Ship Stern, N.-E.—On a établi à cet endroit un feu non gardé.

Tiverton, N.-E.—On a fait quelques petites réparations à l'entrepôt qui se trouve sur le quai public.

Feu du havre Woods, N.-E.—On a réparé dans le havre Woods le brise-lames qui protège le phare.

ENTRETIEN DES QUAIS

De cette agence relèvent cent trente-trois quais publics, ceux du Havre Beaver, N.-B., et de la Baie Scott, N.-E., ayant été ajoutés durant l'année. L'ingénieur de district a inspecté tous ces quais, que l'on a réparés lorsque c'était nécessaire.

STATION DE SIGNAUX DE L'ÎLE PARTRIDGE

Relevé des navires signalés de l'île Partridge, faisant connaître leur tonnage global et établi du 1er avril 1928 au 31 mars 1929.—

	Tonnage
114 vapeurs	319,120 tonnes
5 goélettes à trois mâts	2,484 "
7 goélettes à quatre mâts	5,931 "
Total 126 navires.	327,535 "

VAPEURS DU DOMINION

V.G.C. *Dollard.*—Durant l'année budgétaire 1928-29, on s'est constamment servi de ce vapeur pour le balisage et les phares et pour débarquer du charbon et des approvisionnements aux stations qui relèvent de cette agence.

Au cours de l'année ce vapeur fut immobilisé aux époques suivantes pour subir les réparations décrites ci-après: du 14 juillet au 2 août—à la cale-sèche de la "St. John Dry Dock and Shipbuilding Co." pour sa visite annuelle et être réparé. Du 10 au 21 décembre—pour nettoyer ses chaudières.

V.G.C. *Laurentian.*—Au cours de l'année budgétaire 1928-29, il fut continuellement employé pour les phares et les bouées sons les ordres de l'agence du Nouveau-Brunswick. Durant les périodes suivantes il fut immobilisé pour des fins de réparation: Du 27 mars au 7 avril—pour le nettoyage de ses chaudières. Du 20 août au 9 octobre—à la cale-sèche de la St. John Dry Dock and Shipbuilding Co." pour subir sa visite annuelle. Du 24 au 28 janvier 1929—à la cale Lewis à St. John pour faire réparer une aile brisée de son hélice.

SERVICES RENDUS PAR LA COMPAGNIE DE SAUVETAGE "QUEBEC SALVAGE AND WRECKING CO'Y, LTD.", ENTRE LE 1ER AVRIL 1928 ET LE 31 MARS 1929

1928

21 au 27 mai.—Vapeur canadien *Clearwater.*—Ce vapeur s'échoua à ½ mille à l'est de la Baie Trinity. Il était chargé de bois de pulpe. Nous nous portâmes à son secours et dûmes jeter à l'eau une partie de sa cargaison. Nous mîmes à son bord un compresseur et deux pompes de 6 pouces, mais comme il y avait une forte tempête, le navire fut drossé plus avant sur la grève, subit d'autres avaries considérables et se remplit d'eau sur toute sa longueur. Le représentant des assureurs nous rappela à Québec attendu qu'il demandait des soumissions aux fins et à la condition de sauver le navire et d'être payés ou de ne pas le sauver et de ne pas être payés.

16 au 17 juillet.—Vapeur norvégien *Adour.*—Ce vapeur était entré en collision avec le vapeur *Newton Beach* à la traverse; il était mouillé par l'arrière, une chaîne de l'ancre du vapeur *Newton Beach* se trouvait prise dans son hélice, cependant que sa machine était avariée. Nous nous portâmes à son secours, dégageâmes la chaîne de l'ancre et le remorquâmes jusqu'à Québec.

17 au 19 juillet.—Vapeur grec *Michael L. Embiricos.*—S'est échoué à un mille à l'ouest de la Pointe-au-Père; nous nous portâmes à son secours, mais ce vapeur s'était renfloué tout seul et il se rendait à Québec par ses propres moyens.

27 juillet au 2 août.—Vapeur canadien *Rose Castle.*—Ce vapeur était entré en collision avec le vapeur *Montrose* et avait été jeté à la côte en face de Bécancour. Nous nous portâmes à son secours, fîmes les travaux nécessaires, pompâmes l'eau qu'il contenait, le renflouâmes et l'amenâmes à la cale-sèche à Québec.

19 au 28 août.—Vapeur norvégien *Queens County.*—Ce vapeur, qui se rendait en Europe avec une cargaison générale, s'échoua sur le rocher Egg, en face du cap Whittle, Labrador. Nous nous portâmes à son secours et mîmes une pompe de 6 pouces à son bord. Mais après une visite complète par le représentant des assureurs celui-ci nous donna l'ordre de retourner à Québec et demanda des soumissions avec condition de payer ou de ne pas payer selon que le navire serait sauvé ou non. Nous prîmes à bord l'équipage du navire échoué et retournâmes à Québec.

Du 18 au 26 septembre.—Vapeur français *Gallier*.—Ce vapeur qui était chargé de grain se jeta à la côte en face de la crique Shallop, près de la pointe sud d'Anticosti. Nous nous portâmes à son secours, le déchargeâmes partiellement et nous exécutâmes les travaux nécessaires, et, l'ayant renfloué, le remorquâmes jusqu'à Québec.

20 et 21 octobre.—Vapeur canadien *Stormont*.—Ce vapeur qui était chargé de rails et de clous et qui venait de Sydney, se rendant à Montréal, toucha le fond aux rapides Richelieu et fut jeté à la côte en face de Batiscan. Nous nous portâmes à son secours, le renflouâmes à l'aide de pompes et le convoyâmes jusqu'à Trois-Rivières pour qu'il soit examiné par un scaphandrier. Celui-ci aveugla en partie les voies d'eau en calfatant les rivets, ce qui permit à ce vapeur d'atteindre sa destination par ses propres moyens, cependant que nos deux pompes et nos sauveteurs continuaient en cours de route à contre-balancer l'effet causé par les voies d'eau.

23 au 30 octobre.—Vapeur britannique *Cairntorr*.—Ce vapeur qui était chargé de marchandises générales à destination du Royaume-Uni, s'échoua sur une roche, non portée sur les cartes, en face de l'île Wolf, Labrador. Nous nous portâmes à son secours, mais les représentants des assureurs ayant reconnu que ce navire ne pouvait être sauvé, nous demandèrent de prendre son équipage à notre bord et de retourner à Québec.

5 au 7 novembre.—Vapeur italien *Panaghis M. Hadoulis*.—Ce navire, qui sur lest, se rendait à Montréal, s'échoua sur le côté sud de l'île White. Nous nous portâmes à son secours, exécutâmes les travaux nécessaires et le renflouâmes, après quoi, le bâtiment continua sa route par ses propres moyens.

Durant toute la saison de navigation, afin qu'ils soient prêts, sans perte de temps, à secourir les bâtiments sinistrés, nous avons maintenu en armement, avec les équipages voulus et des appareils de sauvetage en bon état: le vapeur *Lord Strathcona* et la goélette *G.T.D.*

RAPPORT RELATIF AUX SERVICES DE SAUVETAGE RENDUS PAR LA "PACIFIC SALVAGE COMPANY, LTD.", POUR L'ANNÉE QUI S'EST TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1928.

11 décembre 1927 au 30 janvier 1928.—Le vapeur *Northwestern* s'étant échoué au cap Mudge, C.-B. Les vapeurs de sauvetage *Salvage King* et *Salvage Queen* se portèrent à son secours, le renflouèrent et le remorquèrent jusqu'à Vancouver, C.-B.

17 mai 1928.—Le vapeur *Salvage King* appareilla à cette date pour secourir le vapeur *Nevada* qui était à la côte à la Pointe Wilson, Puget Sound. Il renfloua ce bâtiment.

6 au 10 juillet.—Le 6 juillet le *Salvage King* partit à destination du bras de mer Muchalat dans Nootka Sound pour secourir la péniche *Bingamon* qui avait pris feu, et qui coula à pic audit endroit. De retour au port le 10 juillet.

Du 14 juillet au 8 août.—Le 14 juillet le *Salvage King* quitta le port à destination de Wrangel Narrows pour secourir le vapeur *Oaxaca* qui se trouvait à la côte entre Spike Rocka et l'île Burnt. Après avoir beaucoup travaillé, il parvint à renflouer ledit navire qu'il remorqua jusqu'à Vancouver, C.-B.

30 août.—Le vapeur *Redwood* se trouvant échoué à la Pointe Scarlet, îles de la Reine Charlotte, le *Salvage King* appareilla pour se porter à son secours, mais il dut revenir au port ledit bâtiment s'étant renfloué tout seul.

2 au 4 septembre.—Le *Salvage King* appareilla pour secourir le vapeur *Floridian* qui avait été abordé en face du havre Gray. Le navire abordé coula à pic et fut perdu.

6 septembre.—Comme on avait signalé qu'un navire—de nom inconnu—se trouvait échoué à la hauteur de Flattery, le *Salvage King* appareilla pour le rechercher, mais n'en ayant pas trouvé de traces revint au port.

11 septembre.—A cette date le *Salvage King* se porta au secours du vapeur *Nictheroy,* dont la machine était avariée, et qui se trouvait en face des roches Race. Il convoya ledit navire jusqu'au cap William.

22 novembre.—Le *Salvage King* se porta à cette date au secours du vapeur *Albion Star* qui s'était échoué sur les roches Race. Ce bâtiment se renfloua tout seul, mais il fut remorqué jusqu'à Esquimalt.

30 novembre au 5 décembre.—Le *Salvage King* se porta au secours du *Chief Maquilla* qui était en train de couler par latitude 50.25 N, longitude 175.15 O, à 585 milles de Victoria, le *Salvage King* fut rappelé, le *Chief Maquilla* ayant coulé à pic.

RAPPORT DES ENRÔLEURS POUR L'ANNÉE QUI S'EST TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1928

Avis—Les receveurs des douanes agissent en qualité d'enrôleurs là où l'on n'a pas nommé d'enrôleurs.

QUÉBEC

Noms des ports	Noms des comtés	Noms des enrôleurs	Marins enrôlés	Marins congédiés	Montants
					$ c.
Chandler	Gaspé				
Escoumains	Saguenay				
Gaspé	Gaspé				
Grand Pabos	Gaspé				
Montréal	Hochelaga	I. O. Grey	9,460	8,590	7,307 00
Iles-de-la-Madeleine	Gaspé				
Paspébiac	Bonaventure	E. W. LeGallais	Néant	Néant	Néant
Percé	Gaspé	Phil. LeBoutellier	Néant	Néant	Néant
Québec	Québec	T. Beland	1,212	670	1,042 40
Rimouski	Rimouski				
St. Jean	St. Jean				
Trois-Rivières	St. Maurice	J. P. Gariépy	60	73	51 90
			10,732	9,333	8,401 30

NOUVEAU-BRUNSWICK

Albert	Albert	H. W. Crocker	6	5	4 50
Alma	Albert				
Baie Verte	Westmoreland				
Bathurst	Gloucester	J. E. White	Néant	Néant	Néant
Chatham	Northumberland	R. J. Walls	16	8	10 40
Dalhousie	Restigouche	John B. Delaney	Néant	Néant	Néant
Dorchester	Westmoreland				
Fredericton	York				
Grand, havre	Charlotte				
Harvey	Albert				
Hillsborough	Albert				
Lepreau	Charlotte				
Musquash	St. John				
New Brandon	Gloucester				
Newcastle	Northumberland	John Russell	Néant	3	0 90
Riverside	Albert				
Rockport	Westmoreland				
Sackville	Westmoreland				
St. Andrews	Charlotte				
St. George	Charlotte	J. O. Spinner	22	16	15 80
St. John	St. John	B. S. Purdy	1,181	987	886 60
St. Martins	St. John				
St. Stephen	Charlotte				
Shediac	Westmoreland				
Shippigan	Gloucester				
			1,225	1,019	918 20

RAPPORT DES ENRÔLEURS POUR L'ANNÉE QUI S'EST TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1928—*Suite*

NOUVELLE-ÉCOSSE

Noms des ports	Noms des comtés	Noms des enrôleurs	Marins enrôlés	Marins congédiés	Montants
					$ c.
Advocate, havre	Cumberland				
Amherst	Cumberland				
Annapolis Royal	Annapolis				
Antigonish	Antigonish				
Apple River	Cumberland				
Arichat	Richmond				
Baddeck	Victoria				
Barrington	Shelburne				
Barton	Digby				
Bayfield	Antigonish				
Belliveau Cove	Digby				
Bear River	Digby	J. L. Warren	15	12	11 10
Bridgewater	Lunenburg	C. N. Corkum	57	13	32 40
Canning	Kings				
Canso	Guysborough	E. M. Hurst	92	99	75 70
Church, Pointe	Digby				
Clark, havre	Shelburne				
Clementsport	Annapolis				
Cheverie	Hants	W. J. Wood	Néant	5	1 50
Descousse	Richmond	P. Poirier (intérim.)	Néant	Néant	Néant
Digby	Digby	W. J. McMahon	27	10	16 50
Five, Iles	Colchester	J. S. Henderson	Néant	Néant	Néant
Glace Bay	Cape Breton				
Great Village	Colchester				
Guysborough	Guysborough				
Hawkesbury	Inverness				
Halifax	Halifax	H. S. Drake	6,387	5,883	4,958 40
Hantsport	Hants	W. D. Comstock	1	1	0 80
Havre Bouche	Antigonish				
Isaac Harbour	Guysborough				
Jordan Bay	Shelburne				
*Lahave	Lunenburg	Wm. Maschke	84	78	80 40
Liscomb	Guysborough	R. Hemlow	1	1	0 80
Liverpool	Queens	J. F. Seldon	153	91	146 50
Lockeport	Shelburne	W. D. Sutherland	Néant	Néant	Néant
Louisbourg	Cape Breton	W. W. Lewis	27	45	27 00
†Lunenbourg	Lunenburg	B. C. Knock	300	273	411 90
‡Mahone, baie	Lunenburg	F. Holloway	17		13 50
Mainadieu	Cape Breton				
Maitland	Hants				
Margaretsville	Annapolis				
Margaree	Inverness				
Merigomish	Pictou				
Meteghan	Digby	L. T. Melanson	34	20	23 00
New Campbellton	Victoria				
North East Harbour	Shelburne				
North Sydney	Cape Breton	M. J. Ross	337	105	200 00
Parrsboro	Cumberland	C. Cook	169	161	132 80
Pictou	Pictou	W. E. Jones	111	114	89 70
Port Greville	Cumberland	J. S. Henderson	33	38	27 90
Port Hawkesbury	Inverness				
Port Hastings	Inverness				
Port Hood	Inverness				
Port Latour	Shelburne				
Port Lorne	Inverness				
Port Medway	Queens				
Port Morien	Cape Breton				
Port Mulgrave	Guysborough				
Port Wade	Annapolis				
Port Williams	Kings				
Pubnico	Yarmouth				
Pugwash	Cumberland				
Rivière Hébert	Cumberland				
Riverport	Lunenburg	J. L. Himmelman	25	20	18 50
Ste-Anne	Victoria	D. M. MacAskill	Néant	Néant	Néant
St. Peters	Richmond				
Salmon, rivière	Digby	E. P. Deveau	Néant	Néant	Néant

‡Enrôlement: 2 équipages de pêche, $5.00. *Droits, navires de pêche, $15. †60 navires de pêche à $3.00.

RAPPORT DES ENRÔLEURS POUR L'ANNÉE QUI S'EST TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1928—*Fin*

NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin*

Noms des ports	Noms des comtés	Noms des enrôleurs	Marins enrôlés	Marins congédiés	Montants
					$ c.
Sandy, Pointe	Shelburne	A. S. Goodick	5	7	4 60
Sheet, havre	Halifax				
Shelburne	Shelburne	A. C. Bruce	29	7	16 60
Sherbrooke	Guysborough				
Spencers, île	Cumberland	Geo. D. Spicer	Néant	1	0 30
Sydney	Cape Breton	J. D. McMillan	465	395	351 00
Thorne, anse	Annapolis				
Truro	Colchester				
Tatamagouche	Colchester				
Wallace	Cumberland	A. D. Macfarlane	Néant	Néant	Néant
Walton	Hants				
West Arichat	Richmond				
Weymouth	Digby				
Windsor	Hants	A. H. Spence (intérim)	31	25	23 00
Wolfville	Kings				
Yarmouth	Yarmouth	Geo. L. Wetmore	237	272	216 10
			8,637	7,676	6,880 00

ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

Alberton	Prince				
Charlottetown	Queens	J. D. MacMillan	11	8	7 90
Crapaud (Port secondaire de Victoria)	Queens	Neil Waddell	Néant	Néant	Néant
Georgetown	Kings				
Malpeque	Prince				
Murray, havre	Kings				
Montague	Kings				
Pinette	Queens				
Port Hill	Prince				
St. Peters	Kings				
Souris	Kings				
Summerside	Prince	M. L. Bradshaw	2	14	5 20
Tignish	Prince				
			13	22	13 10

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Aboucet	Vancouver				
Clayoquot	Comox-Atlin				
Hesquiat	Comox-Atlin				
Kyoquot	Comox-Atlin				
Massett	Comox-Atlin				
New Westminster	New Westminster	Percy P. Peele	8	6	5 80
Prince Rupert	Atlin	J. R. Elfert	169	159	132 20
Tofino	Comox-Atlin				
Ucluelet	Nanaimo				
Vancouver	New Westminster	J. B. Campbell	6,339	5,899	5,139 10
Victoria	Victoria	Geo. Kirkendale	1,625	1,649	1,307 20
			8,141	7,713	6,584 30

RÉCAPITULATION

Provinces	Marins enrôlés	Marins congédiés	Montants
			$ c.
Québec	10,732	9,333	8,401 40
Nouveau-Brunswick	1,225	1,019	918 20
Nouvelle-Ecosse	8,637	7,676	6,880 00
Ile du Prince-Edouard	13	22	13 10
Colombie-Britannique	8,141	7,713	6,584 30
	28,748	25,763	$22,796 90

EXPORTATION DU BÉTAIL

RELEVÉ du bétail expédié en Grande-Bretagne, en Russie et dans l'Afrique du Sud durant l'année 1928

QUÉBEC

—	Moutons	Bétail	Chevaux	Bisons
Septembre	.....	.....	962	.....
Novembre	.....	.....	1,068	.....
			2,030	

MONTRÉAL

Juin	.....	304	.....	.....
Juillet	.....	101	.....	.....
Août	.....	.....	1	.....
Novembre	.....	.....	2	2
		405	3	2

ST. JOHN

Janvier	.....	.....	2	.....

SERVICE HYDROGRAPHIQUE

RAPPORT DU CAPITAINE F. ANDERSON, M.E.I.C., HYDROGRAPHE EN CHEF

Le V.G.C. *Bayfield* étant encore prêté au service de répression, qui relève du Ministère du Revenu National, les travaux hydrographiques ont été poursuivis sur la côte de l'Atlantique et dans les eaux de l'intérieur, en employant deux vapeurs destinés aux travaux d'hydrographie, cependant que pour les travaux secondaires d'hydrographie on a employé des canots à moteur. Sur la côte du Pacifique, dans le même but, on employa un vapeur pendant qu'un groupe d'hydrographes travaillait sur la terre ferme.

L'augmentation, durant l'année, du personnel de la division de l'hydrographe auquel on ajouta huit aides subalternes en même temps qu'on en donnait quatre à d'autres divisions, aida beaucoup à porter le personnel à son effectif normal, ce qui permit au principal navire hydrographe de poursuivre ses levers sans interruption et d'obtenir des résultats satisfaisants. Etant donnée l'aug-

mentation essentielle du personnel hydrographique, on put, sans difficulté, détacher des levers maritimes des hydrographes expérimentés qui agissaient en qualité d'aides de première classe, pour leur confier de petits groupes chargés de faire des levers dans d'autres parties du territoire, là où ces travaux avaient été instamment demandés.

BUREAU PRINCIPAL

Sous la direction de M. R. J. Fraser, premier adjoint à l'hydrographe en chef, les travaux suivants ont été exécutés au bureau principal, savoir: préparation de levers nouveaux ou spéciaux; établissement dans le havre de Sydney, de balises destinées à la vérification des compas; examen de l'emplacement où s'est échoué un bâtiment de Sa Majesté, dans le havre d'Halifax; examen d'un obstacle à la navigation qu'on avait signalé dans le lac Ontario; examen du havre de Cobourg aux fins d'en reviser la carte; et, préparation des avis aux navigateurs et aux pilotes.

A propos de cette dernière entreprise, il est bon de faire remarquer qu'antérieurement à l'année 1923, le service hydrographique possédait une division préposée à la préparation et à la publication des avis aux navigateurs, pilotes, etc., qui était confiée à un hydrographe expérimenté. Or, la demande sans cesse croissante d'hydrographes destinés à faire des levers, a, dans le passé, exigé la présence pour du service en mer, des employés auxquels était jusque-là confiée la préparation des avis aux navigateurs, etc., aussi depuis cinq ans notre service a-t-il été pratiquement obligé de suspendre les importants travaux d'hydrographie dont nous venons de parler, ce qui fait que ces travaux se trouvent maintenant en retard de plusieurs années et qu'ils continuent à demeurer en retard.

Actuellement les travaux suivants demandent d'urgence une prompte attention:—

La revision des cinq volumes existants des avis aux pilotes et aux navigateurs pour la côte est de l'Atlantique et les Grands Lacs; l'édition de trois volumes de nature analogue pour la côte du Pacifique et les Grands Lacs; et, la préparation de trois autres volumes pour les côtes de l'Atlantique et de la baie d'Hudson.

En outre, les avis aux navigateurs et aux pilotes pour les eaux canadiennes que publie l'Amirauté britannique sont soumis à notre bureau pour des fins de correction et de revision.

Afin de parvenir à mettre à jour la documentation que fournit la branche du service dont nous parlons, et afin aussi de pouvoir continuer à publier comme dans le passé, des avis aux pilotes et aux navigateurs, il est impérieux que les emplois suivants soient ajoutés à ceux dont dispose le personnel actuel des hydrographes:—

Division des avis aux navigateurs et des publications.—1 hydrographe, grade 3; 1 hydrographe, grade 2; 1 sténographe.

DIVISION DE L'HYDROGRAPHIE

Les travaux de cette division ont été exécutés par sept groupes qui employèrent trois vapeurs, trois canots à moteur et un bateau-habitation, ainsi que l'équipement et les bateaux annexes habituels.

Ci-après, nous faisons connaître la distribution générale du personnel hydrographique et des bâtiments dont il s'est servi:—

CÔTE DE L'ATLANTIQUE ET EAUX INTÉRIEURES

1. Golfe Saint-Laurent, Côte nord—G.G.C. *Acadia*, sous le commandement de M. J. U. Beauchemin.
2. Baie de Fundy—V.G.C. *Cartier*, sous le commandemant de M. Georges A. Bachand.

3. Baie d'Hudson, Port Churchill—canot à moteur confié à M. F. C. G. Smith.
4. Lac Saint-Clair—canot à moteur *Boulton,* confié à M. Edouard Ghysens.
5. Grand Lac de l'Esclave—canot à moteur *Pilot No. 1,* confié à M. H. L. Leadman.

CÔTE DU PACIFIQUE

6. Côte du Pacifique—V.G.C. *Lillooet,* sous le commandant de M. H. D. Parizeau.
7. Levers secondaires—Bateau—habitation *Somass* confié au commandant J. H. Knight, M.R., sous la direction de M. H. D. Parizeau.

GOLFE SAINT-LAURENT

Le V.G.C. *Acadia* d'environ 1,000 tonnes de déplacement, sous le commandement de M. J. U. Beauchemin, que secondaient M.M. M. A. MacKinnon, R. W. Bent, E. D. Bent, E. F. May, et dont le capitaine F. V. Ryan assurait la navigation ayant comme mécanicien en chef M. J. D. Cann, fut armé à Halifax, où il appareilla le 13 mais à destination du fleuve Saguenay. Les travaux d'hydrographie commencèrent dès l'arrivée de ce bâtiment dans les eaux susdites, mais étant donnée la crue du fleuve et la force des courants du printemps, on fut obligé de discontinuer, pendant un certain temps, les travaux de "balayage" dans le chenal de Chicoutimi, se livrant entre temps jusqu'au 15 juin, aux levers de la baie des Ha Ha dans le but d'en dresser la carte à une échelle pouvant convenir au trafic maritime à destination de port Alfred et de Bagotville.

Le 15 juin, comme nous l'avons dit le "balayage" du chenal du Chicoutimi fut repris, alors que l'on rechercha sur une longueur de quatre-vingt pieds sur les deux côtés de la ligne médiane du chenal, les hauts-fonds qui pouvaient se trouver sur les cinq alignements des feux du chenal, portant une attention spéciale aux courbes du chenal, là où se recoupent les alignements des feux du chenal. En outre, on s'assura de la bonne position des aides à la navigation et l'on prépara un plan destiné à guider le personnel chargé des travaux de dragage.

A propos du lever du chenal et de la carte de la baie des Ha Ha, il faut dire que l'on se livra à leur égard à des travaux de triangulation, dont le réseau fut étendu en descendant le Saguenay, de façon à relier la triangulation faite en amont à Chicoutimi, à celle faite à Port Alfred.

A la fin de ces travaux dans le fleuve Saguenay, le navire se rendit à la Pointe-au-Père, où, du 26 juin au 10 juillet, les hydrographes se livrèrent à des travaux de "balayage" aux fins de déterminer, si possible, l'emplacement de l'épave du vapeur *Vulcano,* qui coula à pic en face de la Pointe-au-Père durant l'automne de 1927. A cette fin on examina une étendue de quinze milles carrés recherchant minutieusement l'emplacement de l'obstacle possible à la navigation qui avait été signalé aux autorités, et l'on constata que dans ces parages la navigation n'est aucunement en danger.

Le principal travail exécuté au cours de la saison dans le district du Saint-Laurent consista à dresser la carte de la rive nord du golfe et des eaux voisines, sur une distance de 90 milles entre les rivières Pentecôte et Sheldrake. Ce travail qui commença le 11 juillet fut achevé le 7 novembre, grâce à lui on pourra dresser une nouvelle carte qui est déjà aux mains des graveurs et des imprimeurs, et qu'on pourra distribuer au public l'année prochaine. Cette nouvelle carte montre l'étendue, non encore cartographiée, qui existe entre l'embouchure du fleuve Saint-Laurent à la Pointe-des-Monts à l'ouest et l'île d'Anticosti à l'est.

Pendant que l'on établissait la carte de ce territoire on fit des levers à grande échelle des abords de la baie Shelter et de l'ancrage au delà des îles Cawee; vers la fin de septembre on visita le havre Saint-Nicolas qui se trouve à l'embou-

chure du fleuve Saint-Laurent. A ce dernier endroit on a déterminé la position de divers feux d'alignement, on a examiné le chenal d'entrée, et on y a pris des sondes.

Le 7 novembre l'*Acadia* se rendit à l'est de la susdite localité, dans le voisinage du cap Whittle qui se trouve sur la route transatlantique de Belle-Isle; quatre jours furent employés sur un point où on avait dit exister un rocher non porté sur les cartes et qui aurait causé le naufrage du vapeur *Cairntorr*.

Un examen de l'endroit signalé permit de trouver un haut-fond non porté sur la carte et que recouvraient six pieds d'eau; l'épave du vapeur susmentionné se trouvait au nord de ce point.

Avant de désarmer à l'approche de l'hiver, le navire et le personnel des hydrographes achevèrent l'étalonnage de la station radiogoniométrique du cap Chebucto en Nouvelle-Ecosse. Le 14 novembre le bâtiment fut désarmé à Halifax et le personnel retourna à Ottawa.

Au cours du travail on constata que le compas gyroscopique du dernier modèle que l'on avait installé sur l'*Acadia* au printemps, fonctionna de la façon la plus satisfaisante, ce qui constituait une addition précieuse à l'équipement du navire pour des fins de cartographie et de navigation. Cet instrument est particulièrement précieux quand il s'agit d'étalonner les stations radiogoniométriques qui, dans le passé, offraient des difficultés lorsqu'il s'agissait de déterminer avec un degré de précision voulue, la position du navire faisant les observations. L'expérience acquise à cet égard durant la dernière saison de navigation, et les bons résultats obtenus avec le susdit instrument, permettent de dire qu'il sera utile au cours de travaux analogues à ceux déjà exécutés comme aussi pour l'étude de la variation magnétique et les levers à faire en général dans la baie d'Hudson si le bâtiment dont nous parlons était envoyé dans les eaux boréales.

Ci-après nous donnons un résumé des travaux de cartographie complétés durant la saison: —

Nombre en milles de longueur des sondes prises du navire	1,314
Nombre en milles de longueur des sondes prises d'embarcations	620
Nombre en milles de la ligne côtière dont on a fait le lever	98
Superficie en milles carrés, des levers cartographiques	1,560

Au cours de la saison les travaux durèrent 186 jours, dont les 25 pour cent furent perdus pour des fins de travail, à cause du brouillard, de la pluie, ou de l'inclémence du temps.

BAIE DE FUNDY

Pour exécuter les travaux d'hydrographie dans la baie de Fundy on se servit du V.G.C. *Cartier*, qui déplace 900 tonnes et que l'on a construit spécialement pour le service de l'hydrographie. Ce bâtiment armé à Halifax, fut mis en service le 5 mai. Il eut Saint-Jean, N.-B., comme centre de ravitaillement durant la saison de navigation. Les levers furent exécutés sous les ordres de M. Georges A. Bachand, qu'aidèrent en qualité d'ingénieurs subalternes: MM. Norman Wilson, K.V. Kierstead, et W. F. Elliott, le capitaine J. G. Roach était chargé de la navigation du *Cartier*, et M. J. E. Bélanger était le mécanicien en chef de ce navire.

Pendant la majeure partie de la saison le *Cartier* fit de l'hydrographie dans la baie de Fundy depuis l'île Grand Manan jusqu'au cap Chignecto. La plus grande partie de la côte est difficile et escarpée, aussi les sondes peu nombreuses prises dans ces parages et qui figurent sur les vieilles cartes de l'Amirauté ne suffisaient-elles pas à indiquer le voisinage immédiat du rivage, ce qui était dangereux pour les navires durant les brouillards qui sont fréquents à cet endroit. On fut donc obligé de prendre là des sondes rapprochées qui firent ressortir que le récif de Quaco se trouvant à environ 9 milles de la terre la plus voisine, est seul à présenter un danger considérable sur la route des navires. Aussi détermina-t-on soigneusement sa position.

Le relevé de cette étendue marine fut grandement facilité par l'emploi des repères de triangulation établis par le Service Géodésique du Canada et aussi par les cartes à grande échelle de l'Amirauté britannique qui seront employées pour dresser la carte définitive chaque fois que des modifications cartographiques ne s'imposeront pas.

Au cours de la dernière saison la longueur total des sondes prises du navire et des embarcations sur une superficie de 1,750 milles carrés, fut de 2,300 milles de longueur.

Par suite des travaux exécutés durant les deux dernières saisons, on pourra bientôt disposer de cartes montrant les eaux existant entre l'île Grand Manan et le cap Chignecto.

En outre des travaux susdits on a déterminé la position d'une roche non portée sur les cartes, et qui se trouve dans les abords de la rivière Tusket à l'est de Yarmouth, et où l'on a trouvé une profondeur minimum de 1½ pied là où l'ancienne carte donnait 5 brasses.

De plus, on a étalonné la station radiogoniométrique de Red Head qui se trouve voisine du havre de Saint-Jean, N.-B.

LEVERS (PORT CHURCHILL, BAIE D'HUDSON)

Afin de préparer comme il faut un lever hydrographique régulier aux abords de Port Churchill, baie d'Hudson, et de la côte voisine en employant un navire, et étant donnée la très brève durée de la saison propre aux levers hydrographiques dans cette région, on a envoyé par terre un groupe d'hydrographes avec mission de faire un lever préliminaire de la partie susdite de la côte de la baie d'Hudson. A cette fin M. F. C. G. Smith, officier chargé des travaux et M. C. P. Warkentin, son aide, ainsi que 4 hommes, partirent de Winnipeg le 4 juillet et voyageant par chemin de fer, en canot et sur un remorqueur du Ministère des Chemins de fer et Canaux en passant par Port Nelson, atteignirent Churchill où ils arrivèrent le 15 juillet.

D'Halifax on avait envoyé par vapeur un canot à moteur, l'équipement de camp et de levers nécessaires, et des provisions qui furent délivrés au groupe susdit à Churchill le 15 août.

La saison de beau temps disponible pour exécuter des travaux de levers était évidemment courte, mais durant les trois mois passés dans le nord les hydrographes purent faire un lever complet de la côte sur un parcours de 44 milles, depuis le havre en allant vers l'est jusqu'au cap Churchill. Ce travail permit d'établir les bases d'une carte de l'étendue à cartographier. Tous les travaux préliminaires sur la côte furent complétés, ce qui fait qu'au cours de la saison prochaine un groupe d'hydrographes pourra se rendre dans ledit district pour y exécuter un lever régulier portant principalement sur l'hydrographie, dans le but de préparer une carte hydrographique tout en dépensant le moins possible de fonds et de temps.

Le groupe dont nous avons parlé, put, en travaillant le long de la côte, en employant des canots à moteur et en campant sur le rivage, exécuter de façon satisfaisante, les travaux suivants: —

Faire une triangulation complète depuis la base à Port Churchill sur un parcours de 44 milles jusqu'au cap du même nom; relever par cheminement et esquisser les détails de la ligne côtière jusqu'à trois milles du cap susdit; prendre des sondes et établir des repères de levers en vue du lever projeté lorsque l'on emploiera un navire, et déterminer l'emplacement et ériger quatre grandes balises marines situées à intervalles réguliers le long de la côte entre le havre et le cap, afin d'aider la navigation le long de cette côte et aussi le navire hydrographe qui, la saison prochaine, prendra des sondes en longeant cette côte.

Quoique les balises soient en bois, elles sont de nature permanente et elles ont été fortement construites et bien supportées. Leur hauteur varie de 62 à 111 pieds au-dessus des hautes mers; elles devraient donc être des aides pré-

cieuses pour la navigation sur une côte qui est basse et qui manque de relief naturel marquant. Les balises et les repères de levers ont été marqués de façon permanente et ils portent des signes de référence.

Au cours de la saison on s'est procuré les renseignements additionnels suivants:

Observations astronomiques.—Les résultats obtenus correspondent si bien à ceux fournis par le service hydrographique il y a 18 ans, qu'il est inutile de publier aucun changement relatif à la longitude et à la latitude du port.

Marées.—On a mis dans le havre de Churchill et observé continuellement pendant 46 jours un marégraphe enregistreur automatique. D'après les données ainsi recueillies, le service des marées a pu établir avec précision la cote du plan des basses mers pour des fins de sondage, et aussi fournir aux ingénieurs du Ministère des Chemins de fer et Canaux les données nécessaires à l'établissement d'un plan d'eau de comparaison dont on aura besoin pour des fins de dragage.

On rétablit sur une base permanente le marégraphe dont nous avons parlé et il servira à la principale station marégraphique de la baie. Le 6 octobre, M. Smith et son personnel partirent de Churchill sur le vapeur *Odile.* Ils arrivèrent à Halifax le 20 du même mois, sauf M. Warkentin, qui atteignit par aéroplane le terminus de la voie ferrée qui se rendra jusqu'à la baie d'Hudson.

LEVERS DU LAC ST-CLAIR

Les travaux de levers pour des fins cartographiques de la partie canadienne du lac St-Clair, qui furent commencés au cours de la dernière saison sous la direction de M. Edouard A. Ghysens, secondé par M. L. Foreman, furent repris le 11 mai et achevés le 15 octobre.

Comme l'année précédente le croiseur à moteur du gouvernement canadien *Boulton* fut armé à Belle Rivière et employé durant toute la saison.

Par suite des travaux dont nous parlons et qui furent exécutés durant les deux dernières saisons on prépare pour la gravure la première édition d'une carte canadienne, sur grande échelle, de tout le lac susdit. La partie de ce lac appartenant aux Etats-Unis, ayant, pour des fins de cartographie, été relevée d'après les données fournies par de récents levers exécutés pour le Bureau des Levers des Lacs des Etats-Unis.

Nous donnons ci-après un résumé des travaux exécutés:

Nombre de milles de longueur des sondes prises	1,020
Superficie du lever pour fins de cartographie (milles carrés)	110
Nombre de milles de longueur du lever côtier	75
Nombre de stations de levers établies	50

LEVER DU GRAND LAC DE L'ESCLAVE

Au cours de l'été de cette année, le long de la rive sud du Grand Lac de l'Esclave, région du fleuve MacKenzie, on a amorcé des travaux de cartographie faisant partie d'un grand projet de travaux qui, éventuellement, comporteront les levers de tout ce lac, et ceux du lac Athabasca, des cours d'eau qui s'y jettent et de la route fluviale qui, par le fleuve MacKenzie, atteint l'Océan Arctique, ceci dans l'intérêt de la navigation, du développement des pêcheries et d'autres richesses naturelles, et des transports par voie fluviales qui en découlent.

Comme dans la région susdite il n'existait aucun navire approprié que l'on put se procurer pour effectuer les travaux de levers, on construisit à Edmonton, pour le Service Hydrographique une goélette mixte de 40 pieds qui porte le nom de V.G.C. *Pilot n° 1.* Sous le commandement de M. H. L. Leadman, secondé par M. W. R. Young, ce navire fut amené au Fort Résolution en suivant les rivières

Athabasca et de l'Esclave, c'est dire que pour cela il parcourut 600 milles pour atteindre le point où les travaux de levers hydrographiques commencèrent le 31 juillet.

Pour la saison de travail les points d'attache et de ravitaillement furent établis à Fort Résolution et sur la rive sud de la rivière Buffalo. Durant 1½ mois d'eau libre qui restait les hydrographes firent de la triangulation et le lever de la côte entre les deux points susdits, cependant qu'ils exploraient cette partie du pays dans le but de trouver des havres de refuge dont pourraient se servir, sur le lac, les vapeurs d'un faible tirant d'eau. Concurremment à ces travaux on prit de très nombreuses sondes.

Le 26 septembre comme la glace commençait à se former la goélette fut désarmée à Fort Smith sur la rivière de l'Esclave et le groupe des hydrographes regagna le sud à bord du dernier vapeur qui ait navigué durant la belle saison.

Sur plusieurs points du lac on a établi des marégraphes et des bornes de repères cependant qu'on prenait les dispositions voulues pour se procurer des données relatives à la hauteur du plan d'eau du lac. La possession de cette sorte de renseignements sera des plus précieuses pour la navigation et pour la construction de quais le long de cette route fluviale, où la profondeur est en général faible, mais varie de plusieurs pieds au cours d'une seule saison.

Au cours des 48 jours que passèrent les hydrographes sur le Grand Lac de l'Esclave, ils firent 12 milles de lever par cheminement le long de sa côte, et prirent des sondes d'une longueur totale de 324 milles. En outre, ils se livrèrent à des observations et à des travaux préparatoires hydrographiques. Le lever dont nous venons de parler sera continué l'été prochain lors de l'ouverture de la saison de navigation.

LEVERS SUR LA CÔTE DU PACIFIQUE

Le 15 avril, le V.G.C. *Lillooet* fut armé à Victoria, C.-B. Ce bâtiment fut mis sous le commandement de M. H. D. Parizeau, secondé par le personnel suivant: commandant J. H. Knight, M.R., et MM. L. R. Davies, W. K. Willis et R. H. Ettershank. La navigation du *Lillooet* était confiée au cap. J. J. Moore et M. A. R. Borrowman en était le mécanicien en chef.

Un groupe devant travailler à terre établit son camp à Sooke Inlet, cependant que le navire emportant le reste des hydrographes se rendait à Vancouver, où l'on devait exécuter les travaux nécessaires à l'achèvement du lever repris de la partie du nouveau lever de Burrard Inlet, ce qui fut fait entre les dates du 16 avril et du 10 juin. Concurremment à ces travaux des levers secondaires furent exécutés à l'Anse Snug et à la baie Deep sur la côte est de l'île Bowen, Howe Sound.

Le semaine d'après on détermina la position de certaines sources de danger signalées dans Barclay Sound et on les examina comme il faut.

Le 19 juin le *Lillooet* prit à bord les groupes d'hydrographes qu'il avait laissés à terre, et ayant en remorque le canot à moteur *Thistle* appareilla à Victoria à destination de Milbanke Sound. En cours de route on procéda à un lever secondaire à Nanaïmo, et le 24 juin on commença à Milbanke Sound le principal travail d'hydrographie de la saison et on le continua jusqu'au 25 septembre.

Au cours de l'automne les hydrographes à bord du navire reprirent leurs travaux à Vancouver et à Burrard Inlet, et ils déterminèrent la position de points dangereux dans Howe Sound et dans Barclay Sound.

Le 24 juin le navire habitation *Somass* fut armé et ayant pris à son bord un groupe d'hydrographes détachés du groupe principal, et placé sous le commandement du commandant J. H. Knight, se livra à des levers à Sooke Inlet, Blair Inlet, passage Reid, Fort Blakeney, chenal Mattheson, passe Percival et passe Morse.

Durant la saison on obtint des données complètes au moyen de marégraphes automatiques qui se trouvaient à Fort Blakeney et aux îles Goose.

Nous donnons ci-après un résumé des travaux exécutés durant la belle saison:—

Lillooet—	
Nombre des journées de travail	205
Nombre des milles (de longueur) de la côte dont on a fait le lever	148
Superficie (milles carrés) cartographiés	197
Somas—	
Nombre des journées de travail	199
Nombre de milles (de longueur) de la côte dont on a fait le lever	87
Superficie (mille carrés) des eaux où l'on a pris des sondes	18

DIVISION DES LEVERS HYDROGRAPHIQUES DE PRÉCISION

Le personnel de cette division qui a à connaître de la variation de la hauteur des plans d'eau des grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent, ainsi que de la compilation continuelle et systématique de ces données, poursuivit ses travaux au cours de la saison de façon satisfaisante, et avec autant de précision que dans le passé. Ces travaux sont exécutés sous la direction de M. Charles A. Price, que secondent MM. Wm J. Miller, A. S. Matthewman, H. P. Williams et A. G. Tuttle, qui est aide subalterne.

La nomination d'un aide subalterne qui a été faite durant l'année a beaucoup aidé la compilation et la mise des données sous forme de tables, données dont on a de plus en plus besoin d'année en année, au fur et à mesure que se multiplient les observations et qu'affluent les demandes de renseignements relatives à cet ordre de choses.

Entre Port Arthur et Québec, le long du système hydrographique des Grands Lacs et du Saint-Laurent on a observé et maintenu 44 marégraphes automatiques permanents, c'est-à-dire un de plus que l'année précédente. Au Sault Sainte-Marie on a installé et mis en service deux nouveaux marégraphes automatiques; le coût de ces appareils est défrayé par le " Dominion Waterpower and Reclamation Service " du ministère de l'Intérieur. Le marégraphe qui se trouvait à Port Colborne a été enlevé, et une de ses parties employée ailleurs, au terminus de Port Weller sur le canal New Welland.

Durant les dix dernières années le nombre total des sous-stations marégraphiques a augmenté de 32 qu'il était en 1918, à 44 qu'il est actuellement.

Toutes ces stations marégraphiques ont été continuellement exploitées durant les 12 mois de l'année, sauf les suivantes: celle de Gros Cap à l'extrémité d'aval du lac Supérieur qui fut discontinuée durant la cessation de la navigation, alors que la hauteur de l'eau et de fortes tempêtes démolirent la substructure de la station et que l'on fut obligé d'enlever le marégraphe pour toute la durée de l'hiver dans l'intention de le remettre en place au printemps, et celle de Port Dalhousie qui ne fut employée que durant la saison de navigation. Cette station sera abandonnée dès que l'on aura établi des rapports suffisants d'observations avec la nouvelle station projetée à Port Weller. En outre, on a discontinué l'emploi de 7 marégraphes sur le Saint-Laurent à l'époque des glaces, et ce, précisément à cause de la glace et de la très grande surélévation du plan d'eau. Dans la plupart des cas on a pu obtenir l'enregistrement continuel par marégraphes aux endroits susdits en employant des appareils marégraphiques sur poteaux et en en faisant la lecture durant les mois restants de la saison.

Comme d'habitude on a inspecté toutes les stations marégraphiques et, partout où c'était nécessaire, dans l'intérêt d'un bon service et en ne perdant pas de vue l'économie de rigueur, on a réparé, modifié ou amélioré les caissons " cribs ", les abris des marégraphes, les puits et les conduites d'amenée d'eau à six des stations susdites.

Les 44 marégraphes enregistreurs ont permis de recueillir sans interruption les donnése relatives au niveau de l'eau pendant 483 mois, et aussi de dresser des graphiques d'hydrographie, grâce auxquels on a pu faire les calculs nécessaires résultant de plus de 500,000 observations.

Les correspondances établies relativement à la hauteur des plans d'eau et les données recueillies à la suite des travaux exécutés et des observations faites, continuent à augmenter la valeur de l'étude entreprise et à atteindre la solution de problèmes internationaux concernant la variation de la hauteur du plan d'eau des Grands Lacs, en tenant compte des projets de développement des pouvoirs hydroélectriques du fleuve Saint-Laurent, de l'établissement de plans de références pour les cartes, des nivellements à terre, et de l'amélioration des cours d'eau navigables. Ces travaux sont précieux au point de vue des intérêts maritimes, et, en général, des projets conçus par des ingénieurs relativement aux havres, aux côtes et aux cours d'eau reliant entre elles les eaux navigables des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Au cours de l'année les demandes de renseignements généraux et de données spéciales concernant le niveau de l'eau ont été plus nombreuses que pendant les années précédentes. Avant le 10 de chaque mois on a publié le bulletin mensuel, et le 16 janvier 1929, le bulletin annuel pour l'année 1928.

De plus on a préparé pour livraison sur demande, un graphique ayant trait à l'amplitude des saîches, et aussi des données d'une nature spéciale concernant les variations extraordinaires et anormales du niveau du plan d'eau, pouvant avoir un effet sur le tirant d'eau dont peuvent disposer les navires dans certaines localités.

De la correspondance précise des plans d'eau.—Durant l'année on a continué en obtenant les résultats les plus encourageants, les calculs spéciaux relatifs aux observations faites dans un but de contrôle, et aussi pour aider le Service Géodésique du Canada à établir un réseau de niveaux de précision et de cotes d'élévation. L'addition des chiffres obtenus à la suite d'une nouvelle année de travail quant à la correspondance des niveaux d'eau de certaines parties des lacs, a renforcé et prouvé la valeur des données obtenues à cet égard au cours des années précédentes, données dont l'importance était naguère considérée comme douteuse quant à l'exactitude que pouvait fournir cette méthode de travail, mais elle a fait preuve d'un tel degré de précision et d'exactitude que le Service Géodésique du Canada a définitivement accordé la plus grande valeur aux données fournies par les marégraphes de précision, et en a tenu compte pour la publication définitive que ledit service a faite relativement à la correspondance des niveaux de l'eau lorsqu'il s'est agi de déterminer l'élévation des repères géodésiques canadiens.

Durant l'année cette division du Service Hydrographique a publié pour le public, 24,551 feuillets de données ayant trait aux niveaux de l'eau, soit une augmentation de 2,487 feuillets sur ceux publiés l'année précédente.

A ce rapport nous annexons les publications suivantes:

I. La moyenne mensuelle de l'élévation du plan d'eau des Grands Lacs en 1928.

II. La moyenne mensuelle de l'élévation du plan d'eau du fleuve Saint-Laurent en 1928.

III. Une liste des marégraphes automatiques et de leurs emplacements, pour ceux de ces appareils que l'on a maintenus en service durant l'année 1928.

MOYENNES MENSUELLES DE L'ÉLÉVATION DU PLAN D'EAU DE SURFACE DES "GRANDS LACS" ÉTABLIES EN 1928 PAR LA DIVISION EN CHARGE DES MARÉGRAPHES AUTOMATIQUES.

—	—	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Moyennes
		Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.
Lac Supérieur	Port Arthur	601·89	601·69	601·56	601·72	602·11	602·38	602·80	602·98	603·20	303·32	603·13	602·74	602·46
	Michipicoten H	602·05	601·84	601·71	601·85	602·19	602·37	602·80	602·98	603·23	603·39	603·26	602·86	602·54
	Gros Cap	.....	.....	.....	.....	.....	602·38	602·82	602·98	603·25	603·37	.....	.....	.....
Rivière Ste-Marie	En amont de l'écluse	601·41	601·06	600·86	601·05	601·60	601·87	602·36	602·44	602·61	602·68	602·54	602·20	601·89
	En aval de l'écluse (côté canadien)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	598·26	599·65	600·59	600·85	600·38	.....
	En aval de l'écluse (côté américain)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	598·80	600·83	600·84	600·81	600·35	.....
	En aval de l'écluse	581·63	581·61	581·87	581·46	581·30	581·23	581·41	582·03	582·74	583·08	583·19	582·75	582·03
Lac Huron	Goderich	578·97	578·88	579·03	579·48	579·90	580·06	580·38	580·45	580·49	580·49	580·68	580·68	579·96
	Collingwood	578·88	578·79	578·90	579·38	579·79	579·94	580·29	580·37	580·40	580·41	580·57	580·62	579·86
	Thessalon	578·83	578·81	578·95	579·45	579·84	580·05	580·34	580·43	580·40	580·44	580·56	580·63	579·89
St. Clair, rivière	Pointe Edward	578·29	578·44	578·49	578·53	578·89	579·11	579·43	579·53	579·46	579·41	579·56	579·56	579·06
	Port Lambton	575·71	574·88	574·58	575·61	575·80	576·12	576·53	576·56	576·39	576·26	576·31	576·29	575·67
Détroit, rivière	Tecumseh	573·48	572·99	573·03	574·25	574·60	574·93	575·30	575·24	574·88	574·76	574·72	574·77	574·41
	LaSalle	573·20	572·92	572·56	573·47	573·85	574·22	574·61	574·57	574·17	573·96	573·80	573·83	573·76
Lac Erie	Port Stanley	571·76	571·60	571·30	571·68	571·84	572·18	572·47	572·34	571·93	571·69	571·69	571·76	571·85
	Port Colborne	572·28	571·67	571·37	571·81	571·90	572·21	572·56	572·38	572·07	571·84	571·95	571·97	572·00
Lac Ontario	Kingston	245·95	245·87	245·85	246·32	246·50	246·47	246·63	246·63	246·07	245·68	245·54	245·70	246·90
	Toronto "A"	245·85	245·85	245·82	246·33	246·55	246·56	246·66	246·60	246·04	245·69	245·56	245·69	246·10
	Port Dalhousie	.....	.....	.....	246·29	246·51	246·52	246·65	246·59	246·05	245·66	245·55	245·68	.....

"A"—Données recueillies par la Commission du havre de Toronto, et se rapportant au plan d'eau de comparaison du havre, soit à 244·79 pieds N.M.M.

Les élévations sont en pieds au-dessus du niveau moyen de la mer, et se rapportent au lever des Lacs par les E.-U., d'après le plan d'eau de comparaison établi en 1903.

MOYENNES MENSUELLES DE L'ÉLÉVATION DU PLAN D'EAU DU "FLEUVE SAINT-LAURENT" ÉTABLIES EN 1928 PAR LA DIVISION EN CHARGE DES MARÉGRAPHES AUTOMATIQUES.

—	—	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Moyennes
Fl. St-Laurent	Prescott	245·11	244·81	244·87	245·49	245·56	245·53	245·70	245·56	245·14	244·82	244·70	244·88	245·18
	Ecluse d'amont 27	243·69	243·35	243·40	244·05	244·17	244·16	244·36	244·18	243·78	243·78	243·43	243·43	243·77
	Ecluse d'aval 25	228·36	228·01	228·06	229·06	229·07	229·10	229·36	229·19	228·58	228·02	227·83	228·11	228·56
	Ecluse d'amont 24	224·79	224·44	224·49	225·41	225·52	225·52	225·76	225·62	225·06	224·43	224·43	224·64	225·03
	Ecluse d'aval 23	213·51	213·26	213·04	213·87	213·97	213·93	214·11	213·96	213·40	212·99	212·83	213·07	213·50
	Ecluse d'amont 21	201·27	200·96	200·69	201·060	201·54	201·48	201·65	201·54	201·07	200·71	200·58	200·84	201·16
	Cornwall	156·09	162·01	160·14	154·24	153·72	153·53	153·65	153·67	153·28	153·01	152·92	153·02	154·94
Lac St-François	Summerstown	152·97	152·83	152·71	152·94	152·54	152·43	152·54	152·57	152·22	151·98	151·89	151·97	152·47
	Coteau Landing	152·61	152·23	152·04	152·54	152·16	152·07	152·12	152·08	151·81	151·70	151·68	151·84	152·07
Fl. St-Laurent	Coteau du Lac	134·54	134·89	134·25	135·12	134·76	134·61	134·63	134·58	134·17	133·96	133·91	134·12	134·42
	Cedars	95·94	95·81	95·72	96·33	96·03	95·89	96·00	95·97	95·70	95·63	95·56	95·58	95·85
	Cascades Point	70·18	71·23	71·37	72·19	72·78	70·97	69·95	69·45	69·04	69·73	69·92	69·25	70·51
Lac des Deux-Montagnes	Ste-Anne	72·08	71·95	71·81	78·85	78·07	75·10	73·11	72·03	72·02	73·79	74·18	72·70	73·56
Lac St-Louis	Pointe Claire	69·75	69·64	69·18	17·69	72·55	70·74	69·69	69·13	68·73	69·44	69·66	68·99	69·93
	Ecluse d'amont 5	68·38	68·15	67·76	70·68	71·51	69·65	68·56	67·98	67·56	68·31	68·62	67·91	68·76
Fl. St-Laurent	Montréal (écluse 1)	32·60	35·38	33·17	33·32	28·35	24·88	22·70	21·76	21·24	22·60	22·95	21·55	26·71
	Longue-Pointe	2·892	29·06	28·52	30·97	27·00	23·40	21·14	20·17	19·68	21·13	21·47	20·05	24·29
	Varennes	27·84	27·93	27·28	27·94	25·93	22·21	19·70	18·67	18·21	19·75	20·16	18·79	22·87
	Lanoraie	23·85	23·01	22·55	25·51	23·09	19·38	16·80	15·80	15·36	16·67	17·06	15·80	19·33
	Sorel	19·68	19·20	18·98	22·36	22·39	18·74	16·21	15·26	14·83	16·18	16·51	15·25	17·97
Lac St-Pierre	Feu d'alignement n° 2			De	juin 21		16·19	15·67	14·60	14·20	15·56	15·60	jusqu'à	Nov. 18
Fl. St-Laurent	Trois-Rivières	13·78	13·30	13·13	18·71	20·53	16·73	14·07	12·96	12·56	14·03	14·31	13·11	14·77
	Batiscan	.....	.....	.....	.....	16·58	13·23	11·04	10·14	9·79	10·91	11·13	jusqu'à	Nov. 16
	Cap-à-la-Roche	.....	.....	.....	.....	12·83	9·75	7·89	7·15	6·80	7·60	6·33	jusqu'à	Nov. 17
	Neuville	.....	.....	.....	.....	5·41	4·02	3·10	2·82	2·58	2·88	2·79	jusqu'à	Nov. 16

AVIS.—Prescott à Cornwall inclusivement. Les élévations sont en pieds au-dessus du niveau moyen de la mer, et se rapportent au lever des Lacs fait par les E.-U. d'après le plan d'eau de comparaison établi en 1903.

Summerstown à l'écluse supérieure n° 5 inclusivement. Les élévations sont en pieds au-dessus du niveau moyen de la mer et se rapportent au nivellement de précision fait par le ministère des Travaux publics, et d'après les valeurs données par les instruments.

Ecluse n° 1 de Montréal à Neuville inclusivement. Les élévations sont en pieds au-dessus du niveau moyen de la mer et se rapportent au nivellement de précision fait par le ministère des Travaux publics en 1915.

En 1928 on a maintenu quarante-quatre marégraphes automatiques aux endroits des Grande-Lacs et du fleuve Saint-Laurent désignés ci-après:—

A—Port Arthur	Lac Supérieur	1 janv.	—31 déc.
A—Michipicoten, havre	"	1 "	—31 "
A—Gros Cap	"	1 juin	—30 oct.
A—Sault (amont, écluse)	Rivière Ste-Marie	1 janv.	—31 déc.
A—Sault (aval, écluse)	"	1 janv.	—31 déc.
A—Sault (aval, barrage, Canada)	"	27 juil.	—31 "
A—Sault (aval, barrage, Mich.)	"	27 "	—31 "
A—Thessalon	Baie Georgienne	1 janv.	—31 "
A—Collingwood	"	1 "	—31 "
A—Goderich	Lac Huron	1 "	—31 "
A—Pointe Edward	Rivière St-Clair	1 "	—31 "
A—Port Lambton	"	1 "	—31 "
A—Tecumseh	Rivière Détroit	1 "	—31 "
A—LaSalle	"	1 "	—31 "
A—Port Stanley	Lac Erié	1 "	—31 "
A—Port Colborne	"	1 "	—31 "
A—Port Dalhousie	Lac Ontario	1 avril	—31 "
A—Toronto (Par la Com. du havre)	"	1 janv.	—31 "
A—Kingston	"	1 "	—31 "
A—Prescott	Fleuve St-Laurent	1 "	—31 "
A—Ecluse 27 (amont, écluse)	"	1 "	—31 "
A—Ecluse 25 (aval, écluse)	"	1 "	—31 "
A—Ecluse 24 (amont, écluse)	"	1 "	—31 "
B—Ecluse 23 (aval, écluse)	"	1 "	—31 "
B—Ecluse 21 (amont, écluse)	"	1 "	—31 "
B—Cornwall	"	1 "	—31 "
B—Summertown	Lac St-François	1 "	—31 "
A—Coteau Landing (amont, écluse)	"	1 "	—31 "
B—Coteau du lac	Fleuve St-Laurent	1 "	—31 "
B—Cedars (P.P. usine)	"	1 "	—31 "
B—Cascades Pte (aval, écluse)	"	1 "	—31 "
B—Ste-Anne (amont, écluse)	Lac des Deux-Montagnes	1 "	—31 "
A—Pointe Claire	Lac St-Louis	1 "	—31 "
A—Ecluse 5 (amont, écluse)	"	1 "	—31 "
A—Montréal (aval, écluse)	Fleuve St-Laurent	4 mai	—21 nov.
(Le marégraphe automatique de la Com. du havre a été employé le reste de l'année.)			
A—Longue Pointe	Fleuve St-Laurent	1 janv.	—31 déc.
A—Varennes	"	1 mai	—23 nov.
(Pendant le reste de l'année on lut le marégraphe à 9 hrs a.m. et 3 hrs p.m.)			
A—Lanoraie	Fleuve St-Laurent	1 mai	—20 nov.
(Pendant le reste de l'année on lut le marégraphe à 9 hrs a.m. et 3 hrs p.m.)			
A—Sorel	Fleuve St-Laurent	1 janv.	—31 déc.
A—Feu d'alignement n° 2	Lac St-Pierre	21 juin	—18 nov.
C—Trois-Rivières	Fleuve St-Laurent	1 janv.	—31 déc.
C—Batiscan	"	26 avril	—16 nov.
C—Cap à la Roche	"	1 mai	—17 nov.
C—Neuville	"	27 avril	—16 nov.

Avis—

"A" Désigne un marégraphe Haskell à enregistrement automatique; on a compilé les lectures horaires et les moyennes quotidiennes et mensuelles.

"B" Désigne un appareil Gurley à impression; on a compilé les lectures horaires et les moyennes quotidiennes et mensuelles.

"C" Désigne un marégraphe Haskell à enregistrement automatique; on a compilé les lectures semi-horaires, les moyennes quotidiennes et mensuelles, et l'heure et la hauteur des hautes et basses eaux.

DIVISION DE LA CARTOGRAPHIE

Cette division est sous la direction de M. Gordon L. Crichton, qui est secondé par le major Delaute et dont le personnel se compose, en outre, de: MM. Paul-E. Parent, Alexandre-J. Pinet, Henri Melançon, W. L. Andrews et M. Isabelle, qui se sont occupés, sans interruption, de la préparation et de la compilation qu'exigent la confection de nouvelles cartes, les calculs qu'il faut faire pour les établir, et la révision et la correction des cartes existantes.

Le groupe des dessinateurs a exécuté les documents suivants:

Rééditions de cartes gravées	23
Rééditions de cartes photo-lithographiées	10
Première édition de carte photo-lithographiée	1
Cartes de référence pour le nouveau catalogue	5

Toutes les cartes publiées au cours de l'année ont été corrigées jusqu'à la date de leur délivrance au public. Il y eut 70 différentes cartes qui furent corrigées ainsi que susdit, et on eut à manutentionner pour ce travail, 19,519 cartes séparées, et le nombre des corrections s'éleva à 102,419.

Le travail dont nous parlons a été grandement facilité par l'emploi, tout d'innovation, d'un appareil destiné à effacer les erreurs sur les cartes qui devaient être corrigées à la main. Relativement à la revision des cartes, il est bon de faire remarquer qu'on a reçu et versé aux archives de la division: 479 plans, tracés, bleus, etc., dont on s'est servi quant il s'est agi de compiler ou de corriger de nouvelles cartes existantes. Actuellement on revise ou établit 11 différentes cartes, et il y en aura 13 autres à reviser pour des fins de réédition.

Au cours de l'année les graveurs ont gravé sur plaques de cuivre:

13 nouvelles cartes,
3,859 petites corrections sur des plaques de cartes existantes,
6 grandes corrections sur des plaques de cartes existantes.

En outre de cette énumération on entrevoit que les cartographes devront entreprendre le tracé de 4 à 6 nouvelles cartes dont les éléments ont été fournis par le personnel hydrographique. Ces cartes seront gravées ou imprimées par le procédé de la photo-lithographie.

L'augmentation du travail qui est confié à cette division, rend urgente la nomination de nouveaux dessinateurs ou cartographes expérimentés.

DIVISION CHARGÉE DE LA DISTRIBUTION DES CARTES

Monsieur Charles McGreevy est le directeur de cette division qui est chargée de la distribution des cartes canadiennes et des avis aux navigateurs et aux pilotes. Ces diverses distributions ont été faites avec compétence et célérité. Au cours de l'année sous revue, les demandes relatives à ce genre de publications ont été plus nombreuses que jamais. En effet, on a délivré au public 14,360 exemplaires de cartes, soit 3,105 de plus que l'année précédente.

Depuis l'année 1916 le nombre des cartes distribuées annuellement a doublé deux fois et le nombre total des cartes distribuées au cours des 13 dernières années a été de: 107,993 exemplaires. Le tableau suivant donné pour des périodes successives de trois ans est édifiant à cet égard, savoir:—

Années 1917 à 1919	16,427	exemplaires	délivrés.
" 1920 à 1922	21,806	"	"
" 1923 à 1925	28,566	"	"
" 1926 à 1928	37,543	"	"

Au cours de l'année dernière on a distribué des exemplaires de 216 avis aux navigateurs et aux pilotes.

A la division de la distribution des cartes, grâce à une modification temporaire de l'aménagement du mobilier, on a pu disposer d'un espace additionnel pour la conservation des cartes et des publications, mais on se rend bien compte que dans un avenir rapproché le mobilier dont on dispose à cet égard, sera absolument insuffisant. En effet, le bureau dont nous parlons devient rapidement une sorte de dépôt d'imprimés relatifs à des matières nautiques ayant trait aux cartes et aux renseignements nautiques du monde entier.

Durant l'exercice sous revue on disposait dans ledit service, pour des fins de distribution au public, de 307 cartes canadiennes différentes et de plans dus aux travaux exécutés par le Service Hydrographique. Quatre ou cinq de ces documents, dont l'édition est épuisée, ne seront pas réimprimés, et l'on en suspendra la distribution ou l'on en fera figurer la matière sur de nouvelles cartes à un échelle différente. En outre, on s'attend à ce que, durant l'année prochaine, on pourra remettre aux imprimeurs six cartes totalement nouvelles, résultant de récents levers hydrographiques.

DIVISION CHARGÉE DE L'ÉTUDE DES MARÉES ET DES COURANTS

Le monde maritime et nos marins sont au courant des travaux confiés à cette division, et ce, principalement, grâce à l'Annuaire des marées que l'on publie pour les côtes de l'Atlantique et du Pacifique. Dans le but d'améliorer

ces publications, et pour des raisons pratiques et scientifiques, on maintient continuellement en service dans nos principaux havres, douze stations marégraphiques principales—parfois même on en établit sur des points isolés pour des fins d'études régionales des marées et des courants.

Dans les localités où l'on a besoin de renseignements supplémentaires, on installe des marégraphes saisonniers, tout en faisant de plus amples observations relatives aux marées et aux courants durant les mois de l'été. Les données que l'on recueille alors sont condensées et incorporées dans les annuaires des marées et dans d'autres publications. Suit une liste des stations marégraphiques:—

Côte de l'Atlantique	*Côte du Pacifique*
Québec, P.Q.	Vancouver, C.-B.
Pointe-au-Père, Rimouski, comté, P.Q.	Caulfields, C.-B.
Pointe Peter, Gaspé, comté, P.Q.	Victoria, I.V., C.-B.
Charlottetown, I.P.-E.	Esquimalt, I.V., C.-B.
Saint-Jean, N.-B.	Clayoquot, I.V., C.-B.
Halifax, N.-E.	Prince-Rupert, C.-B.

Fort Churchill, Man., (n'a pas encore été maintenu en service durant l'hiver).

Les renseignements recueillis à ces stations ont été soigneusement vérifiés et préparés pour figurer dans les tables. Comme d'habitude on a fait les inspections nécessaires et les réparations de rigueur.

MARÉGRAPHES SAISONNIERS—CÔTE DE L'ATLANTIQUE

A la partie supérieure de la baie de Fundy, dans le voisinage des terres endiguées on a employé quatre marégraphes saisonniers aux fins de recueillir des renseignements destinés à être comparés à des renseignements similaires que l'on recueillera après l'installation projetée d'une usine productrice d'énergie électrique que l'on a l'intention de construire dans la baie Passamaquoddy. De la sorte on pourra noter toute modification possible qui surviendrait quant à l'amplitude de la marée, savoir: un marégraphe saisonnier en Nouvelle-Ecosse près de l'extrémité des eaux de marée dans la rivière Salmon en aval de Truro; un autre en Nouveau-Brunswick dans la rivière Memramcook en amont du pont du collège; une troisième dans la rivière Petitcodiac, en aval de Salisbury, et un quatrième à Moncton.

Etant donné que des pêcheurs avaient demandé des renseignements concernant la marée à l'île de Sable, N.-E., on y établit un marégraphe saisonnier qui fournit les données recherchées, pendant une période de six semaines jusqu'au jour où le support du marégraphe fut emporté par la mer. Les observations faites permettront de faire figurer dans les Annuaires des Marées l'heure et la hauteur de la marée comparée, à cet égard, à l'établissement fixe du port d'Halifax. Afin d'obtenir les renseignements susdits, un membre du personnel pourvu des instruments nécessaires partit en avril à bord du premier navire de ravitaillement des phares et il fit alors connaître au surintendant de l'île, ce qu'on attendait de lui. Ajoutons qu'à Grand Bras d'Or, Nouvelle-Ecosse, on installa un autre marégraphe saisonnier aux fins d'étudier les courants de marée à cet endroit. Enfin, un groupe d'hydrographes installa un marégraphe à Port Churchill, où l'on recueillit d'excellents renseignements dans cet ordre d'idées. Le havre de Port Churchill possèdera une station principale marégraphique destinée à faire connaître la hauteur des marées dans les parages où il se trouve.

CÔTE DU PACIFIQUE

Sur cette côte on s'est surtout occupé de l'étude des courants, et on n'y a établi qu'un marégraphe saisonnier à la Passe Otter, pour des fins d'observations à cet endroit.

ÉTUDE DES COURANTS—CÔTE DE L'ATLANTIQUE

Les excellents appareils et instruments automatiques dont on s'est servi dans le détroit de Canso, pour observer le rebroussement des courants de marée jour et nuit, furent transportés et établis à Grand Bras d'Or, Nouvelle-Ecosse. Le préposé à l'observation desdits instruments fut le même que dans le passé, et les résultats qu'il obtint furent très satisfaisants. Par temps bouché les navires éprouvent de la difficulté à traverser les eaux de Grand Bras d'Or, aussi leur est-il avantageux de connaître le régime des courants de marée à cet endroit. Lorsqu'on aura recueilli des données suffisantes à cet égard, on publiera dans les tables des marées, des prévisions relatives à l'état de choses dont nous parlons.

CÔTE DU PACIFIQUE

Entre les îles Bank et Estevan, à la Passe Otter, un observateur établit son camp dans le but d'étudier le rapport existant entre la marée et le rebroussement des courants de marée. A cet endroit on a aussi établi un marégraphe destiné à renseigner le personnel du service des levers hydrographiques qui travaillait sur ce point de la côte.

Les gardiens de phares à la passe Boundary et à Race Rocks ont été nommés observateurs aux fins de déterminer l'heure à laquelle se produit chaque rebroussement de la marée aux susdits endroits. Le premier des observateurs susmentionnés fut chargé de contrôler l'exactitude des prévisions telles que publiées dans les tables relatives aux courants, à la Pointe Turn; et le second fut chargé de recueillir des données relatives à la marée, destinées à l'Annuaire des Marées et aux cartes, aux fins de faire connaître les particularités propres aux rebroussements de la marée à Race Rocks. Les récifs qui se trouvent à ce dernier endroit sont dangereux, et ceux qui se trouvent le plus au large, sont sur le passage des bâtiments qui se rendent à Victoria, à Vancouver, et dans les ports du détroit de Georgie.

RAPPORTS CONCERNANT LES COURANTS

Sur demande, le public peut se procurer les rapports concernant les courants de marée destinés à aider les navigateurs. Suivent les désignations données à ces rapports:

" Courants du golfe Saint-Laurent ".
" Courants de l'embouchure du fleuve Saint-Laurent ".
" Courants du détroit de Belle-Isle ".
" Courants qui suivent la côte sud-est de Terre-Neuve ".
" Tables des courants de la baie de Fundy ".

"ANNUAIRES DES MARÉES"

Comme d'habitude on a fait les calculs qu'exigent les " Annuaires des Marées ", que l'on a publiés. Pour 1929, on a distribué avant le commencement de l'année, 90,000 exemplaires des différentes éditions combinées de ces annuaires, on en a gardé un certain nombre afin de pouvoir satisfaire à des demandes ultérieures.

L'annuaire principal des marées contient maintenant des tables pour quatre ports voisins du Canada, et qui se trouvent aux Etats-Unis: Boston et New-York sont compris dans l'annuaire publié pour les eaux orientales du Canada, et Seattle et Port Townsend sont compris dans l'annuaire des marées publié pour la côte canadienne du Pacifique. Il est entendu que les annuaires des marées complets sont destinés à la grande navigation, cependant que les annuaires abrégés et moins coûteux répondent aux besoins de certaines localités littorales n'ayant pas besoin d'un annuaire complet. Du reste, lesdits annuaires sont plus commodes pour les pêcheurs, et en général, pour les populations de la côte.

ANNUAIRE DES MARÉES POUR L'ATLANTIQUE

Côte de l'Est du Canada (non abrégé).
Québec et Pointe-au-Père (abrégé).
Saint-Jean et Baie de Fundy (abrégé).
Charlottetown et détroit de Canso (abrégé).
Fort-Churchill, Nelson et la Baie d'Hudson.

ANNUAIRES DES MARÉES POUR LE PACIFIQUE

Côte canadienne du Pacifique (non abrégé).
Vancouver et Sands Head (abrégé).
Prince Rupert et partie nord de la Colombie-Britannique (abrégé).

PUBLICATIONS DISPONIBLES DU SERVICE DES RENSEIGNEMENTS ET AUTRES

On a, sur demande fréquentes formulées par des ingénieurs de l'Etat ainsi que par des ingénieurs privés et par d'autres personnes intéressées, fourni des renseignements concernant les marées. En outre des annuaires de marées et des rapports concernant les courants, il existe d'autres publications que l'on expédie par la poste à qui les demande par écrit, savoir:—

Niveaux des marés et plans de comparaison pour l'Est du Canada.
Niveaux des marées et plans de comparaison pour la côte du Pacifique.
Marées à l'extrémité supérieure de la baie de Fundy.
Marées et courants de marées.
Températures et densité de l'eau de mer sur la côte (Atlantique) du Canada.

PERSONNEL

Le personnel permanent de cette division du Service Hydrographique compte cinq membres auxquels s'ajoutent les observateurs des marées du service extérieur savoir: six sur la côte du Pacifique et six sur la côte de l'Atlantique. Il existe aussi deux observateurs saisonniers des courants de marée et des observateurs temporaires des marées que l'on emploie l'été selon les besoins du travail. Au cours de l'hiver, un employé technique additionnel est assigné pour aider aux travaux du bureau principal.

A ce bureau principal, M. H. W. Jones, B.Sc.M.E.I.C., chef du service des marées et des courants, sous les ordres de l'hydrographe en chef, dirige les travaux qui consistent à calculer les données nécessaires, etc., ainsi qu'à préparer tous les annuaires des marées, à faire la correspondance nécessaire et à s'occuper des travaux en général relatifs aux deux côtes.

M. S. C. Hayden, chef aussi du service des marées et des courants, a son bureau principal à Vancouver, d'où il dirige les travaux du personnel et inspecte les stations marégraphiques de la côte du Pacifique, cependant qu'il voit aussi à l'établissement de stations marégraphiques secondaires, et qu'il aide à préparer l'annuaire des marées pour la côte du Pacifique.

Monsieur R. B. Lee, subalterne dans le Service des Marées et des Courants, aide aux travaux exécutés au bureau principal et sur la côte est en général. Il consacre la majeure partie de son temps à la préparation des "Annuaires des Marées".

Mademoiselle L. R. Brown, commis-sténographe, aide aux travaux du bureau en général, et aussi à la préparation des annuaires.

Mademoiselle E. Campbell fait de la dactylographie et passe à l'encre et contrôle les données d'observations devant figurer dans les tables des marées, etc.

En terminant, je tiens à exprimer ma satisfaction au sujet des bons services qu'ont rendus tous les membres du personnel du Service Hydrographique durant la dernière année budgétaire.

RAPPORTS DES GARDIENS DE PORTS POUR L'ANNÉE QUI S'EST TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1928

Quatorze gardiens de ports ont envoyé des rapports: huit de Nouvelle-Ecosse, deux de la province de Québec, et quatre de la Colombie-Britannique.

Pour l'anée terminée le 31 décembre 1928, le montant total des droits perçus au port de Montréal a été de $21,185.32; au port de Vancouver, de $27,110.77; au port d'Halifax, de $4,163.00; au port de Québec, de $2,430.00; au port de Sydney, N.-E., de $1,312.00; et au port de Victoria, de $1,440.00.

PORT DE MONTRÉAL

26 avril.—Le vapeur *Gaspesia* arrive au port; premier navire à arriver de la saison. Le vapeur *Bay State* de la ligne Furness est le premier des navires transatlantique à arriver de la saison. Il accosta à quai 9 jours plus tard que le premier navire arrivé durant la saison de 1927.

27 avril.—Le paquebot *Montclare*: premier navire à passagers à arriver d'outre-mer. Quatre jours plus tard que le premier arrivage de cette nature en 1927.

30 avril.—Vapeur *Montclare*: premier navire à passagers à gagner la mer; deux jours plus tard que ne le fit un navire de la même catégorie l'année précédente.

7 mai.—Le *Geo. M. Embirico* fut le premier à recevoir un certificat lui perpermettant de prendre une cargaison de grain complète; cela se produisit 16 jours plus tard que le fait analogue de l'année précédente.

11 mai.—Le vapeur *Hounslow*: premier navire à partir avec une cargaison complète de grain; 17 jours plus tard qu'il en fut en 1927.

Au cours de la saison sous revue, on n'a signalé aucune avarie due aux glaces dans le golfe et dans le fleuve.

29 novembre.—Le vapeur transatlantique *Minnedosa* part à cette date pour Liverpool. Ce fut de la saison, le dernier navire à passagers qui partit, trois jours plus tard qu'il en fut dans les mêmes conditions en 1927.

1er décembre.—Le vapeur *Grelwen* part à destination d'un port d'outre-mer. C'était le dernier navire à partir, qui avait pris son complet chargement de grain à Montréal, à la même date que l'année précédente.

3 décembre.—Vapeur *Canadian Scottish*, part à destination d'outre-mer. Ce fut le dernier vapeur à marchandises qui quita le port: trois jours plus tôt que ne le fit un bateau de la même catégorie l'année précédente.

4 décembre.—Le vapeur *Atherton* arrive de la mer. Ce fut le dernier à arriver durant la saison. Un jour plus tard qu'on ne l'avait fait en 1927. Prit chargement et partit le 6 décembre.

8 décembre.—A cette date le vapeur *Rein* qui avait pris une partie de sa cargaison de grain à Buffalo, et le reste ici, appareilla. C'était le dernier navire à partir à destination d'outre-mer, deux jours plus tard qu'on ne l'avait fait en 1927.

NAVIRES AU LONG-COURS AYANT FRÉQUENTÉ LE PORT

Navires: 1,202; tonnage global, 4,681,066 tonnes, soit une augmentation de 41 navires et de 469,320 tonnes par comparaison aux chiffres de cette nature donnés pour 1927.

Sur tous les navires long-courriers, 769 étaient britanniques et 119 d'entre eux avaient été enregistrés au Canada. Les navires d'autres nationalités furent au nombre de 433.

NAVIRES SIGNALÉS EN PROVENANCE DES PORTS DU BAS SAINT-LAURENT

Navires: 391; tonnage global, 775,020 tonnes, soit une augmentation de 51 navires et de 109,331 tonnes, par comparaison aux chiffres de cette nature donnés pour 1927.

EXPORTATION DU GRAIN

En 1928 on a exporté 202,575,931 boisseaux de grain, par comparaison à 185,067,087 boisseaux en 1927, soit une augmentation pour 1928, de 17,508,844 boisseaux.

ACCIDENTS MARITIMES SIGNALÉS ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC

16 juin.—Le vapeur *Calumet* touche un banc à Saint-Michel; pas d'avarie. Le vapeur *Agga* s'échoue à Bellmouth; pas d'avarie.

8 juillet.—Le vapeur *Meaford* s'échoue au cap Madeleine; avaries.

11 juillet.—Le vapeur *Idefjord* entre en collision avec un remorqueur à la traverse de Batiscan; légères avaries.

14 juillet.—Le vapeur *Glitra* s'échoue dans le lac Saint-Pierre; pas d'avarie.

27 juillet.—Le vapeur *Montrose* entre en collision avec le *Rosecastle*; les deux navires subissent des avaries considérables.

4 août.—Le vapeur *Artena* entre en collision avec le *Laurentic* dans le lac Saint-Pierre; les deux navires subissent des avaries.

10 août.—Le vapeur *Innerton* s'échoue à l'Ile-aux-Vaches; par d'avarie. Le vapeur *Illingworth* entre en collision avec l'*Aldebaran* au cap Saint-Michel. L'*Aldebaran* subit de légères avaries.

20 septembre.—Le vapeur *Vesuvio* aborde l'*Older* près du môle Laurier. Les deux navires subissent des avaries.

19 octobre.—Le vapeur *Letitia* entra en collision avec le *Brookton* près de la bouée 97L; les deux navires furent légèrement avariés. Le vapeur *Stormont* s'est échoué aux rapides Richelieu; subit des avaries.

28 octobre.—Le vapeur *Iossifoglu* toucha le fond près de l'île Ste-Thérèse: aucune avarie.

1er novembre.—Le vapeur *Angelo Toso* s'est échoué à Montréal; déchargé et renfloué le 2 novembre; une inspection ne révèle pas d'avarie apparente.

9 novembre.—Le vapeur *Grelbank* a touché le fond dans le lac St-Pierre; perdit son ancre, pas d'avarie.

CHENAL MARITIME

Durant 1928 l'eau fut beaucoup plus haute dans le chenal maritime qu'elle ne l'avait été depuis plusieurs saisons; on n'éprouva aucune difficulté à compléter les chargements des navires d'un fort tirant d'eau.

RAPPORT DE A. R. TIBBITS, CHEF DU SERVICE CONCERNANT LES COMMISSIONS DES HAVRES,* LES HAVRES PUBLICS ET LES MAÎTRES DE HAVRES

Dans mon précédent rapport j'ai décrit les travaux administratifs que le ministère confie aux deux branches de mon service, savoir:—

1° La surveillance de l'administration des principaux havres qui ont été confiés à la gérance d'une commission; et

2° La surveillance et la direction des maîtres de havres nommés dans chaque havre public, proclamé en vertu de la Partie XII, de la Loi de la Marine Marchande au Canada, ces maîtres de havres sont chargés de faire observer: les règlements, faits conformément aux dispositions de la susdite Loi aux fins d'administrer et de contrôler 175 havres publics du Canada; le mouvement des navires dans chaque havre, leur accostage et leur mouillage; la teneur des

* N. d. t.—"Les Canadiens-français se servent du mot havre pour traduire le mot anglais *harbour* qui s'applique à l'ensemble des établissements consacrés à la navigation et au commerce maritime, désignés habituellement en français sous le nom de port. Ce dernier terme est employé plus particulièrement dans son sens anglais pour désigner tout un district douanier ou un district de pilotage, dont la circonscription est plus étendue que celle du havre auquel elle se rattache.—"c.f. de Rougemont, Les Ports canadiens."

dispositions relatives à la manière de charger et de décharger les bâtiments et la sécurité des navires et de leurs cargaisons quand ils sont accostés, et aussi la sécurité des propriétés voisines dans le havre. Ces officiers font en outre payer aux navires des droits de havre d'après leur tonnage de registre, droits qui sont perçus aux premiers deux ports où le navire entre dans une même année. Toutes autres entrées dans une même année, subséquentes aux dites deux premières entrées ayant été payées, sont gratuites ultérieurement dans un port quelconque.

La rémunération du maître de havre est prélevée sur les droits de havre, et comme dans le cas de petits havres où le trafic est limité et où le navire qui y entre a souvent acquitté dans d'autres ports, ses deux payements annuels de droits de port, il se trouve que les montants perçus pour la rémunération des maîtres de havres sont souvent très petits et fort au-dessous de la somme qu'ils seraient en droit de garder si la perception des droits de havres était exigée de chaque navire à chacune de ses entrées durant l'année dans un havre public. Dans bien des cas les maîtres de havres rendent au public des services précieux pour une très petite rémunération. Ce qui fait que le pays profite de l'organisation d'un service public pour une somme très inférieure à celle qu'il devrait payer étant donnée la valeur réelle des services rendus. En tout cas l'ensemble du service dont nous parlons fait son devoir au profit du gouvernement, le montant perçu durant l'année civile a été de $2,095.70 de plus que le montant total de la rémunération accordée aux maîtres de havres.

COMMISSIONS DES HAVRES

L'année financière est pour toutes les commissions de havres l'année du calendrier ou année civile, aussi tous les rapports annuels et états financiers qu'envoient lesdites commissions portent sur les douze mois précédents se terminant le 31 décembre.

Durant l'année civile, 1928, la plus grande activité a existé dans les bureaux des différentes commissions de havres, comme on le verra d'après les résultats donnés en détail dans les résumés des rapports annuels des commissions publiés ci-après. Aux havres d'Halifax et de Saint-Jean on a été particulièrement affairé relativement à l'organisation du personnel, attendu qu'on en voulait un capable de s'occuper de l'exploitation des divers aménagements et services du havre, et de disposer d'un système de comptabilité à même de tenir compte des recettes et des dépenses d'exploitation et d'entretien, et aussi des fonds empruntés au gouvernement et à porter au compte capital des dépenses en vue du développement futur du havre. Il est à noter que toutes les commissions de havres qui, pour le développement de ceux-ci, reçoivent de l'aide sous forme de prêts, ou dont les revenus dépassent $50,000 par an, doivent tous les mois envoyer un rapport financier de leur gestion au ministère. Ces rapport mensuels sont constamment vérifiés au ministère, où l'on se rend compte ainsi des dépenses faites par les commissaires, cependant qu'en même temps on se rend compte de l'activité commerciale des havres par l'augmentation ou la diminution des recettes qu'on y encaisse. Aux six havres principaux: d'Halifax, Saint-Jean, Québec, Montréal, Toronto et Vancouver, les résultats de leur exploitation au cours de l'année 1928 accusent une augmentation satisfaisante des affaires.

Sous l'administration de leur commission de havre respective, les havres de Chicoutimi et de Trois-Rivières dans la province de Québec, d'Hamilton en Ontario, et de New Westminster en Colombie-Britannique, deviennent de plus en plus importants, et chacune des commissions fait exécuter des travaux d'aménagements afin de faciliter le mouvement du trafic dans le havre. Les rapports concernant le mouvement maritime aux arrivages et aux départs accusent une augmentation considérable par comparaison à l'année précédente, et dans certains cas, il fut difficile d'offrir aux bâtiments la place dont ils avaient besoin dans le havre, étant donnés les aménagements dont on dispose actuellement.

Au cours des visites que le directeur du service fait au siège des commissions des havres durant l'année, il inspecte fréquemment les travaux en cours, se rend compte de leurs progrès et vérifie les comptes des dépenses dans les livres des commissions alors qu'avec celles-ci il considère des projets et des plans relatifs à de nouveaux développements qui prêtent à discussion, et relativement à des projets d'amélioration des systèmes de comptabilité. Sous ce rapport on est heureux de reconnaître combien les commissaires et leurs employés ont été constamment courtois lorsqu'ils ont eu à coopérer avec l'inspecteur durant ses tournées d'inspection. En résumé, on fait tout le possible pour que les inspections soient complètes et intelligentes, grâce à l'aide évidente qui est donnée dans le but de suivre les directives du chef du ministère quant à tous les détails ayant trait aux travaux des commissaires.

Au cours de l'année plusieurs changements se sont produits dans le personnel des différentes commissions. Le décès regretté de M. Emilien Daoust, membre très capable de la Commission du havre de Montréal, ayant créé une vacance dans le bureau de la Commission de ce havre, cette vacance fut remplie par la nomination de M. Alfred Lambert, citoyen bien connu.

M. John O'Connor, président de la Commission du havre de Toronto ayant démissionné durant l'année, le commissaire Jenkins fut élu président par ses confrères.

M. George P. Smith, important homme d'affaires d'Hamilton, fut nommé membre de la Commission du havre de cette ville pour remplacer M. Wm. B. Sheppard, démissionnaire. Ultérieurement ce monsieur fut choisi pour présider la Commission en remplacement de M. William Ainslie qui céda la présidence, mais resta commissaire.

Un autre changement qui fut regrettable quant à la gestion du havre, fut causé par la démission de l'honorable Walter E. Foster, président de la Commission du havre de Saint-Jean, qui accepta d'être nommé sénateur canadien. Il fut remplacé comme président par le Commissaire W. E. Scully, et M. Robert T. Hayes, hommes d'affaire bien connu, de Saint-Jean, remplit la vacance causée par la promotion de Monsieur Scully lorsque celui-ci devint président de la commission du havre.

GÉNÉRALITÉS

Une analyse des états financiers fournis pour 1928 par les différentes commissions de havres et dont on verra les détails dans les tableaux de ce rapport, montre d'après les résultats comparatifs des recettes et des dépenses de trois commissions qui existent depuis suffisamment longtemps, une augmentation considérable des revenus aux havres que gèrent des commissions à Montréal, à Québec et à Vancouver. Tandis que dans le cas de Montréal et de Vancouver on constate une diminution satisfaisante des frais d'exploitation par comparaison à l'année précédente—diminution d'autant plus remarquable que les recettes ont été en augmentation—au havre de Québec, bien que les recettes accusent une augmentation, on constate aussi une augmentation d'environ 9 pour cent des frais d'exploitation.

Quant aux commissions des havres de Saint-Jean et d'Halifax, il n'y a pas assez longtemps qu'elles existent pour montrer des résultats comparatifs d'exploitation, revenus et dépenses, pour deux années complètes. Le bilan de la commission du havre de Saint-Jean accuse pour l'année 1928, un surplus de revenu sur les dépenses d'exploitation de $60,398.81, après avoir payé des intérêts au montant de $100,031.65 sur des obligations d'emprunt. Quant à la Commission du havre d'Halifax, son administration ne durait pas depuis assez longtemps pour pouvoir fournir des données complètes pour les 12 mois terminés le 31 décembre dernier, attendu que cette commission n'a assumé le contrôle de l'exploitation des aménagements du havre qu'à partir du 1er novembre.

Dans le tableau suivant nous donnons les résultats financiers fournis par les quatre principales commissions qui ont soumis des rapports pour toute l'année 1928:—

—	Montréal	Québec	Vancouver	St. Jean
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes totales d'exploitation	5,589,327 12	788,490 18	2,095,650 87	304,181 45
Coût de l'administration et de l'exploitation, y compris les intérêts sur le fonds d'amortissement	5,314,466 50	643,131 30	1,725,687 66	243,782 64
Surplus	274,860 62	145,358 88	369,963 21	60,398 81

Dans les tableaux suivants nous donnons comme d'habitude des chiffres comparatifs qui montrent les résultats relatifs aux diverses particularités administratives des importantes commissions de havres, sauf pour celles qui administrent les havres de Toronto, Halifax et Saint-Jean. Dans ces tableaux figurent les chiffres afférents aux revenus et aux dépenses du compte capital, les coûts d'exploitation, les intérêts du capital prêté par le gouvernement et ceux pour des emprunts consentis par le public; cependant que d'autres tableaux font connaître le nombre et le tonnage des navires océaniques, des cargos-boats et des paquebots ayant fréquenté les plus grands ports. On trouvera aussi les chiffres concernant l'importance des cargaisons de grain exporté. On vaudra bien remarquer de nouveau que cette statistique porte sur l'année du calendrier, l'année budgétaire des commissions des havres prenant fin le 31 décembre ainsi que nous l'avons dit.

TABLEAU comparatif faisant connaître, pour les commissions des havres de Montréal, Québec et Vancouver, pour 1928: le revenu et les recettes et les dépenses portées au compte du capital; le total de la dette consolidée; les intérêts à payer sur celle-ci durant l'année et les quantités totales, en boisseaux, du grain expédié.

—	Commissaires du havre de Montréal	Commissaires du havre de Québec	Commissaires du havre de Vancouver
	$ c.	$ c.	$ c.
Revenu brut pour l'année—			
1928	5,589,327 12	788,490 00	2,095,650 00
1927	5,453,951 56	702,310 00	2,003,889 00
	Aug. 135,375 56	Aug. 86,180 00	Aug. 91,761 00
Frais d'exploitation et coût de l'administration—			
1928	3,287,152 00	640,131 00	915,239 00
1927	3,418,932 00	585,539 00	988,196 00
	Dim. 131,780 00	Aug. 54,592 00	Dim. 72,957 00
Dépenses prélevées sur le compte capital—			
Emprunt réalisé en 1928	2,640,000 00	2,186,000 00	1,965,000 00
Emprunt réalisé en 1927	835,000 00	1,138,000 00	1,542,000 00
Intérêt paye sur les obligations—			
1928—Au gouvernement	2,023,448 98	Néant	816,895 00
1927—Au gouvernement	1,916,004 44	Néant	711,686 00
1928—Au public	Néant	43,000 00	97,500 00
1927—Au public	Néant	46,000 00	97,500 00
Intérêt de la dette au Gouvernement, pour 1928, et non payé	Néant	470,011 00	Néant
Total de la dette en obligations—			
Au gouvernement	50,350,000 00	12,701,800 00	17,317,900 00
Au public	Néant	1,000,000 00	1,950,000 00

L'activité relative au programme de développement des aménagements du havre a encore augmenté. En effet, on a prolongé les quais relevant de la Commission du havre de Chicoutimi et on a amorcé les travaux de prolongement des quais du havre de Trois-Rivières. La Commission du havre de New-Westminster ayant fait construire un élévateur, il a été achevé et mis en service. De plus, dans ce havre, on a reconquis un front d'eau de 1,200 pieds au moyen de murs construits autour de l'élévateur, ce qui permet d'espérer la création, à cet endroit, d'un terminus industriel sur la rive sud du havre.

Au cours de l'année on a aussi commencé les travaux au nouveau môle que fait construire la commisson du Havre de Saint-Jean. Ce môle se trouve à Saint-Jean-Ouest et, avec un autre môle projeté et un mur de quai, il constituera l'agrandissement du système terminal qui existe à cet endroit. Le premier tronçon de ce môle aura 800 pieds de long et 300 de large. Derrière ce môle on construira un nouvel élévateur à grain de 1,500,000 boisseaux de capacité avec galerie de transporteurs devant atteindre tous les postes d'amarrage. On achète aussi une grande étendue de propriétés pour agrandir les aménagements du havre, une partie de celui-ci devant donner lieu au remplage de ce que l'on appelait l'étang de l'ancien moulin qui sera converti en terrain à employer pour des fins industrielles, ce qui nécessitera la fermeture des rues existantes le long du front d'eau et la création d'une rue nouvelle un peu en arrière.

Au cours de l'année la Commission du havre d'Halifax a fait compléter des plans pour la construction d'un hangar de débarquement et pour agrandir l'élévateur actuel d'une capacité de 1,000,000 de boisseaux, ainsi que pour faire des réparations considérables aux aménagements existants. Ces divers travaux sont déjà fort avancés. La Commission compte aussi faire construire un nouveau môle voisin du môle "A" au terminus océanique que l'on appellera le môle "B",

A Québec la Commission du havre a fait progresser sensiblement les travaux de construction au nouveau terminus de l'Anse Wolfe et aussi sur une vaste échelle, ceux du terminus de la rivière Saint-Charles où on a dragué les bassins et les chenaux d'approche. Cette Commission a aussi fait construire un nouveau hangar de débarquement et agrandir l'élévateur à grain de façon à ce qu'il puisse contenir 2,000,000 de boisseaux, cependant qu'on construisait des aménagements additionnels pour le système de l'élévateur pour le grain.

Au havre de Montréal très peu de nouveaux travaux ont été entrepris, mais on a beaucoup activé en général, l'achèvement des agrandissements des aménagements du havre dont les travaux étaient commencés. C'est ainsi que l'on a continué à construire les quais de haut niveau, à faire des dragages, des constructions de chemin de fer, à prolonger le môle Bickerdike, à construire différentes sections des quais y compris l'achèvement du quai industriel à le section 100, à reconstruire la superstructure du môle Jacques-Cartier et le côté d'amont du môle King Edward, et enfin d'achever l'agrandissement de l'élévateur à grain N° 3, de façon à lui permettre d'emmagasiner 3,000,000 de boisseaux de plus. En outre, on a aussi agrandi divers hangars et fait quelques petits travaux d'amélioration aux quais et à des hangars ainsi qu'aux égouts du havre.

Les expéditions de grain faites durant l'année, de tous les havres, accusent une augmentation considérable. Au havre de Montréal, en particulier, les expéditions de grain ont été plus fortes que jamais, ayant atteint en chiffres ronds: 211,000,000 de boisseaux.

TABLEAU comparatif montrant les quantités de grain expédiées en 1927 et 1928, des trois principaux havres: Montréal, Québec et Vancouver

—	Commissaires du havre de Montréal	Commissaires du havre de Québec	Commissaires du havre de Vancouver
Expéditions de grain—	boisseaux	boisseaux	boisseaux
1928	211,295,379	10,267,079	97,250,548
1927	195,247,914	9,773,370	42,006,874
Augmentation	16,047,465	493,709	55,243,674

TABLEAU comparatif faisant connaître le nombre total des navires océaniques et de leur tonnage total enregistré, qui se sont servis des cinq plus grands havres du Canada, durant les années 1927 et 1928

——	Nombre des navires		Tonnage net	
Montréal, P.Q.—				
1928		1,222		4,693,925
1927		1,231		4,252,325
	Dim.....	9	Aug.....	441,600
Québec, P.Q.—				
1928		577		3,894,331
1927		449		3,445,338
	Aug.....	128	Aug.....	448,993
Vancouver, C.-B.—				
1928		1,344		4,674,091
1927		1,123		3,779,015
	Aug.....	221	Aug.....	895,076
Halifax, N.-E.—				
1928		1,690		3,761,141
1927		1,584		3,610,113
	Aug.....	6	Aug.....	61,028
Saint John, N.-B.—				
1928		410		1,182,750
1927		427		1,222,813
	Dim.	17	Dim.	40,063

L'augmentation constante du trafic dans les havres dont la gestion est confiée à une commission sous le contrôle paternel du Ministère prouve évidemment que ce genre d'administration des havres est couronné de succès, et que le gouvernement est sage en fournissant aux havres les moyens de se développer même au delà des exigences actuelles sans que le monde maritime ait à subir de ce chef, un fardeau excessif. L'expérience a prouvé que le développement anticipé des aménagements actuels a été, dans la plupart des cas, suivi par un développement des affaires qui a totalement profité des aménagements fournis. Dans un pays qui se développe comme le nôtre il est, croyons-nous, opportun de construire pour l'avenir, même si parfois des erreurs possibles se glissaient dans les projets.

Ci-après on voudra bien trouver un résumé complet des rapports envoyés au ministère par les différentes commission de havres.

HAVRES PUBLICS ET MAÎTRES DE HAVRES

Le personnel des maîtres de havre employé dans les havre durant l'année, a été l'objet de plusieurs changements, mais on n'a proclamé aucun nouveau havre.

LISTE FAISANT CONNAÎTRE LES CHANGEMENTS SURVENUS DANS LE PERSONNEL DES MAÎTRES DE HAVRES DURANT L'ANNÉE CIVILE 1928

Nouvelle-Ecosse

Guysboro.—La position de maître de havre était temporairement vacante depuis juin 1926. En mai 1928 M. Robert Leary a été nommé pour combler cette vacance.

Baie Mahone.—M. T. F. Mader a démissionné en mars 1928. Son successeur , M. Francis Holloway a été nommé en avril 1928.

Pointe White.—Position temporairement vacante depuis 1924. Le 10 mai 1928, M. Alfred Briand a été nommé maître de havre.

Nouveau-Brunswick

St. Stephens.—M. Théodore Holmes ayant décédé le 12 juillet 1928, M. William Horan fut nommé pour le remplacer.

Ontario

Oshawa.—Le 3 mai M. Jackson Smith ayant démissionné, en septembre 1928, M. H. L. Gifford fut nommé pour le remplacer.

Ile du Prince-Edouard

Miminegash.—M. M. D. Lacey étant mort le 29 décembre 1928, cette position est restée vacante.

Québec

Amherst.—M. James Cormier a démissionné le 4 novembre 1928.

House Harbour.—M. J. C. Delaney fut nommé maître de havre le 7 mai 1928, mais il jugea à propos de refuser cet emploi. Sa nomination fut annulée le 1er août 1928, et la position de maître de havre est resté vacante.

Rimouski.—M. E. P. St-Laurent ayant décédé, M. Ubald Lavoie fut nommé le 4 février 1928.

On peut se faire une idée de l'étendue du territoire maritime du Canada par le nombre de ses petits havres—dont un grand nombre sont quand même importants—que montre la récapitulation suivante des havres proclamés au Canada et qui sont énumérés par province:

Côte de l'Atlantique.—Nouvelle-Ecosse, 90; Nouveau-Brunswick, 36; île du Prince-Edouard, 27; province de Québec, 40.

Côte du Pacifique.—Colombie-Britannique, 13.

Grands Lacs.—Ontario, 22.

On remarque sans doute que l'on n'a proclamé aucun havre dans le district de la baie d'Hudson, on prévoit que lorsque la voie ferrée sera achevée jusqu'au point qu'atteignent les eaux de marée on devra bientôt proclamer un ou plusieurs havres et nommer pour chacun un maître de havre. Il est même remarquable à cet égard que déjà une ou deux demandes d'emploi de ce genre à Churchill et à Port Nelson, ont déjà été faites par des sujets britanniques expatriés sur d'autres points de l'Empire, en prévision du développement de la région dont nous parlons. Ces hardis pionniers sont de la trempe de ceux qui, dans l'Empire, se portent aux limites de la civilisation en quête d'une nouvelle existence où grâce à leur énergie, ils laissent au moins au point de vue sentimental, une empreinte qui inspire les générations futures.

RÉSUMÉ RELATIF AUX DROITS DE HAVRE ENCAISSÉS DURANT L'ANNÉE 1928

Provinces	Montants encaissés	Rémunérations	Dépenses	Montants remis au ministère
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario	1,547 50	1,412 50	.....	135 00
Québec	1,526 00	1,298 00	.....	228 00
Nouveau-Brunswick	511 20	510 00	.....	1 20
Nouvelle-Ecosse	2,860 00	2,390 00	.....	470 00
Ile du Prince-Edouard	254 50	254 50	.....	.....
Colombie-Britannique	4,908 50	3,647 00	.....	1,261 50
Totaux	11,607 70	9,512 00	.....	2,095 70

Rapport de la Commission du havre de Québec

IMPORTANCE CROISSANTE DU PORT

Durant la dernière décade le port de Québec a fait des progrès sensibles en tant que centre d'exportation maritime du grain. Ainsi: en 1920 on a manutentionné dans ce port 884,450 boisseaux de grain, et durant la saison de navigation de 1928, on y en a manutentionné 11,063,761 boisseaux, soit 1,622,063 boisseaux de grain de plus qu'en 1927. On entrevoit que l'année prochaine lorsque la capacité des élévateurs à grain aura doublé, ce port jouira d'une impulsion additionnelle quant au commerce du grain d'exportation maritime.

Les importations et les exportations de ce port ont été sensiblement plus considérables en 1928 qu'en 1927.

En 1927 le surplus des revenus sur les dépenses fut de $70,770.28; en 1928, il fut de $145,358.88.

COMPARAISON DES REVENUS ENCAISSÉS EN 1928 ET 1927

Revenus, 1928	$ 788,490 18
Revenus, 1927	702,310 01
Augmentation, 1928	$ 86,180 17

COMPARAISON DES DÉPENSES D'EXPLOITATION POUR 1928 ET 1927

Dépenses, 1928	$ 643,131 30
Dépenses, 1927	631,539 73
Augmentation, 1928	$ 11,591 57

En 1928 le surplus des revenus sur les dépenses fut de $145,358.88.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE

4 janvier.—Le V.G.C. *Montcalm* part à destination de Sydney Cap B., devant faire escale dans les ports du bas Saint-Laurent et de la côte nord.

19 janvier.—Le pont de glace qui s'était formé entre l'île d'Orléans et la terre ferme est ouvert au trafic. Le vapeur *Island of Orleans* qui est un bac, est désarmé à ses quartiers d'hiver pour y rester durant cette saison.

16 février.—Le V.G.C. *Mikula* part à destination de la côte nord, via la baie Ellis, île d'Anticosti.

2 mars.—Le V.G.C. *Mikula* arrive de la côte et des ports du bas St-Laurent.

1er mars.—Le vapeur *Sable I,* de la compagnie de la baie Bras d'Or, part à destination du bas Saint-Laurent et de la côte nord.

23 mars.—Le vapeur *Gaspésia* de la compagnie "Clark Steamship" part pour Gaspé. Le yacht à moteur à gazoline *Ouganda* arrive du Saint-Laurent, île d'Orléans.

26 mars.—La goélette *Eboulement* arrive des Eboulements, c'est de la saison, la première goélette à arriver de l'aval.

31 mars.—Le vap. *Sable I,* de la compagnie Bras d'Or, arrive de la côte nord, via les ports du bas Saint-Laurent. C'est le premier navire à arriver de la saison.

15 avril.—Le vap. *Philip T. Dodge* arrive dans le port en provenance de Newcastle on Tyne. C'est, de la saison, le premier vapeur transatlantique portant des marchandises qui arrive de la mer.

22 avril.—Le vap. *Aurania,* de la ligne Cunard, arrive dans le port en provenance de Liverpool; c'est, de la saison, le premier paquebot transatlantique qui nous arrive.

Le vap. *Montroyal,* du service océanique du Pacifique-Canadien, arrive de Southampton. C'est, de cette saison, le premier navire à vapeur de cette compagnie qui nous arrive dans ce port, qui est sa tête de ligne.

23 avril.—Etant donnée la grande quantité de glace qui se trouvait dans le chenal, entre ce port et celui de Montréal, la première flotte transatlantique de vapeurs à passagers fut obligée de prendre ses cargaisons dans ce port, avant de se rendre outre-mer.

26 avril.—Le vap. *Arvida,* de la ligne *Canada Steamship,* arrive de Montréal. C'est, de la saison, le premier navire à nous arriver de ce port.

27 avril.—A cette date le chenal entre Montréal et Québec se trouve libre de glace.

28 avril.—Le V.G.C. *Mikula,* qui est un brise-glace, part pour le détroit de Cabot pour y faire un service de patrouille.

6 mai.—Le vap. *Laurentic,* de la ligne *White Star Dominion,* en provenance de Liverpool, arrive dans ce port; c'était son premier voyage dans les eaux du Saint-Laurent.

22 mai.—Le V.G.C. *Mikula* arrive dans ce port après avoir patrouillé le détroit de Cabot.

8 juin.—Le vap. *Duchess of Bedford,* qui appartient au service océanique du Pacifique-Canadien, arrive dans notre port, c'était son premier voyage dans les eaux du Saint-Laurent.

27 octobre.—Le Très Honorable W. L. Mackenzie King, premier ministre du Canada, arrive d'Europe à bord du paquebot *Empress of Scotland,* de la ligne du Pacifique-Canadien.

14 novembre.—Le V.G.C. *Montcalm,* brise-glace, arrive d'une croisière à la baie d'Hudson.

24 novembre.—Le vap. *Princess of Australia,* du service océanique du Pacifique-Canadien, part à destination de New-York pour entreprendre sa croisière autour du monde. C'est, de cette saison, le dernier navire à passagers à quitter notre port.

25 novembre.—Le vap. *Minnedosa,* du service océanique du Pacifique-Canadien, arrive de Glasgow. C'est, de la saison, le dernier paquebot à passagers qui nous arrive.

26 novembre.—La glace commence à se former dans le bassin intérieur. Le vap. *Daghild,* de la compagnie *Black Diamond,* arrive de Sydney, Cap-Breton, c'est, pour cette saison, le dernier charbonnier qui doit nous arriver de ce port.

2 décembre.—Le vap. *Bochum,* de la ligne *Canada Steamship,* quitte le port à destination de Hambourg, Allemagne. C'est, pour cette saison, le dernier vapeur à marchandises qui doit partir de ce port.

11 décembre.—Les vap. norvégiens *Boreas* et *Rein,* partis de Montréal à destination de la Norvège, passent devant Québec. Ces deux vapeurs furent, de la saison, les derniers à partir.

25 décembre.—Le vap. *Sable I,* de la compagnie Baie Bras d'Or, arrive du bas Saint-Laurent, faisant son dernier voyage de la saison.

26 décembre.—Cet hiver la compagnie *Clark Steamship,* de ce port, a inauguré un nouveau service le long de la côte nord entre la baie Murray et les Sept Iles. Jusqu'ici le succès a couronné cette entreprise.

31 décembre.—Etant donné le temps doux durant le mois de décembre, le fleuve Saint-Laurent et le golfe se trouvent pratiquement libres de glace depuis Québec jusqu'au cap Race.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

Bassin de la Princesse Louise

Dragage.—Au cours de la dernière saison on ne s'est pas servi de la drague à échelle et à godets *N° 2* de la commission. En juillet et en août on s'est servi de la drague *N° 2* au quai Atkinson jusqu'à 15 pieds de profondeur aux basses eaux, et aussi, jusqu'à 18 pieds aux basses eaux, à la darse des Douanes et aux postes d'accostage voisins où l'on prend du charbon.

Du 1er septembre au 28 novembre on s'est aussi servi de cette drague dans le bassin intérieur pour en enlever des apports d'alluvion et des déchets afin de pouvoir disposer là d'une profondeur d'eau minimum de 25 pieds après la fermeture des portes.

Agrandissement de l'élévateur à grain N° 2.—Au cours de l'hiver dernier la firme " John S. Metcalf Co., Ltd.", de Montréal, a préparé des plans afin de pouvoir donner une capacité additionnelle d'emmagasinage de 2,000,000 de boisseaux à l'élévateur à grain N° 2, ce qui comporterait les constructions d'un nouveau magasin de réception et d'expédition, un comble de manutention, deux tours marines mobiles au bassin extérieur et des galeries additionnelles de chargement de grain sur le front de la rivière St-Charles. En mai on demanda des soumissions pour ces travaux qui, le même mois, furent adjugés par contrat à la compagnie " Atlas Construction ", de Montréal.

Les silos sont en béton armé et circulaires; ils reposent sur une fondation de pilotis, et le magasin de réception et d'expédition ainsi que le comble de manutention ont une charpente en acier recouverte d'asbeste ondulée.

En ce moment on installe à cet élévateur des machines des plus modernes, et les travaux sont exécutés par le personnel de la Commission chargé de la construction sous la surveillance de la *John S. Metcalf Co. Ltd.*

Ce fut dans la seconde partie de mai que l'on commença à construire la partie que l'on a ajoutée à l'élévateur à grain N° 2. Cette construction fut suffisamment avancée pour qu'on put mettre du grain dans les nouveaux locaux d'emmagasinage de l'élévateur.

Sur une longueur de 210 pieds et afin d'assurer des fondations solides pour les tours marines on a été obligé de reconstruire depuis le niveau de l'eau, jusqu'à la partie supérieure du quai, la partie du mur de quai qui se trouve sur le côté nord du bassin extérieur. Le caisson en bois de charpente fut remplacé par un massif cellulaire en béton armé ancré au moyen d'étais en acier. La fondation dont nous parlons est maintenant achevée et cet hiver on construira les deux tours marines.

A l'extrémité ouest des galeries actuelles d'embarquement du grain sur le front de la rivière St-Charles, on construit actuellement une galerie additionnelle de 550 pieds de longueur devant contenir quatre courroies transporteuses de grain, ce qui permettra de charger du grain à un poste additionnel d'amarrage.

Bâtiment frigorifique.—Au cours de l'année dernière, afin d'améliorer l'aménagement du bâtiment frigorifique, on a installé des voies pour la manutention de la viande, dans l'entrepôt principal; de plus, on a remplacé le plancher en bois dans le hangar N° 7 de la poissonnerie par un plancher en béton possédant les conduites d'égout nécessaires, et dans ce même hangar on a construit une grande caisse pour y emmagasiner de la glace.

Débarcadère N° 18.—Afin de remplacer le vieux hangar en bois N° 18 qui fut détruit par un incendie en 1927, les commissaires ont décidé de faire construire à cet endroit, sur le brise-lames, un débarcadère destiné aux paquebots océaniques à passagers et immigrants. Ces navires ne s'arrêtent que quelques heures à Québec dans leur voyage à destination de Montréal.

On a demandé des soumissions pour ces travaux, et dans le même mois, ils furent adjugés par contrat à la firme A. Deslauriers Ltée, de Québec. Les travaux furent commencés en août même et le débarcadère, avec la voie surélevée devant les relier à la bâtisse de l'immigration, seront achevés avant l'ouverture de la prochaine saison de navigation.

La nouvelle bâtisse dont nous parlons doit être à deux étages, à charpente en acier, à l'épreuve du feu, elle doit mesurer 440 pieds de longueur et 36 pieds de largeur. Le doublage est en métal protégé, et sur les deux côtés du débarcadère, il y aura deux portes à roulement d'une seule pièce.

Hangar N° 29.—L'hiver dernier on a remplacé les supports de la rangée nord des colonnes de ce hangar par une base continue en béton armé qui traverse les corps de bâtiment 3 et 4 et améliore beaucoup la stabilité du hangar sur son côté nord et celle des transporteurs de grain élevés.

Améliorations générales.—Au cours de l'année dernière on a exécuté les travaux d'importance secondaire suivants:—

Nouvelles fondations et rails pour le pont tournant.

Renouvellement des traverses sur le pont de chemin de fer de la bascule.

Afin d'avoir de la place pour un nouvel élévateur à grain, on a démoli le hangar N° 22.

An l'angle sud-ouest du hangar N° 20 on a enlevé une partie de ce hangar pour faire de la place aux nouvelles tours marines.

On a réparé les toits des hangars N°s 25, 26 et 27.

A trois des parties du hangar N° 29 on a refait le remplage et les planchers.

Les voies ferrées ont été modifiées en général comme l'exigeaient les agrandissements de l'élévateur à grain et des galeries.

Au garage et à la station de police on a installé un système de chauffage Durham et on a mis dans des conduites de métal tous les fils électriques du garage.

On a visité tout l'équipement flottant de la commission dont, en général, les aménagements ont été entretenus en bon état. Ce fut le 12 avril que pour la première fois de la saison on manœuvra le pont du mur transversal, et le 12 décembre qu'on le monœuvra pour la dernière fois.

En 1928 ce fut le 25 avril que l'eau fut retenue pour la première fois dans le bassin à flot et le 4 décembre qu'elle le fut pour la dernière fois.

Terminus de l'Anse Wolfe

Le gouvernement fédéral ayant voté le printemps dernier la balance des fonds nécessaires à l'achèvement de la construction de la première section d'agrandissement du port terminus ou maritime de l'Anse Wolfe, au mois de mai les commissaires amplifièrent leur contrat avec la *Northern Construction Co'y.* et J. W. Stewart de façon à y inclure le mur de quai de 550 pieds à l'extrémité sud de la première section qui ne figurait pas dans le contrat original. Les travaux, confiés à des adjudicataires, progressèrent de façon satisfaisante durant l'année. Nous les résumons ci-après:—

Au cours de l'année la drague aspiratrice *General Wolfe* enleva en tout 1,147,043 yards cubes de déblais qui furent mis en arrière de la levée à pierre perdue et du mur de quai entre les stations 30+00 et 43+60.

Cette drague commença à travailler le 2 mai et finit de travailler le 2 décembre.

Durant les mois de juillet et d'août cette drague fut prêtée à la Commission du havre de Chicoutimi pour exécuter des travaux urgents à Chicoutimi.

Caissons en charpente.—On a construit six caissons en charpente et on les a coulés en place à partir de la station 56+66, les disposant en diagonale dans le fleuve sur une distance de 550 pieds.

Pour construire ces caissons on a employé 4,062,267 pieds mesure de planche de sapin de la Colombie-Britannique; et durant l'année on a mis dans ces caissons 78,377 yards cubes de pierre provenant des carrières de Victoria et Château Richer.

Etais d'ancrage.—Entre les sations 30+00 et 43+60, ainsi que le demandait le plan général on a mis en place six étais d'ancrage en acier de 3 pouces de diamètre ayant chacun 456 pieds de longueur.

Superstructure en béton.—Durant l'année entre les stations 30+00 et 44+09 on a construit un mur en béton au-dessus des caissons. Actuellement entre la

station 30+00 et la station 46+11, se trouvent en place des massifs en béton armé moulés de 19 pieds. Quant aux massifs en béton moulés de 15 pieds, ils se trouvent placés depuis la station 30+00 jusqu'à la station 45+10.

Le cubage total du béton en place s'élève à 20,662 yards cubes.

Remplage en pierre en arrière des caissons.—Afin d'équilibrer le poids du mur en béton on a placé 21,566 yards cubes de pierre à la base des caissons.

Ouvrage en pierre perdue.—A la base et en arrière du mur en béton, afin de diminuer la pression du remplage on a mis trois mille deux cent quatre-vingt-dix yards cubes de pierre perdue.

Poteaux d'amarrage.—On a mis en place quatorze poteaux d'amarrage.

Pierre perdue.—A la station 43+60 la levée est achevée jusqu'à 60 pieds du mur de quai où l'on a laissé une ouverture devant permettre le passage des chalands et d'autres bâtiments de travail.

Remarques générales.—Afin de terminer aussitôt que possible le remplage des caissons qui ont été coulés cette année on a prié les entrepreneurs de reprendre les travaux aussitôt que possible le printemps prochain.

Le mur en béton sera prolongé l'année prochaine sur toute la longueur des caissons qui se trouvent en place.

Le programme des travaux pour l'année prochaine comporte aussi la construction et la mise en place des caissons depuis la station 19+06 jusqu'à la station 30+00. Ceci achèvera les travaux relatifs aux caissons dans le première section du terminus de l'Anse Wolfe.

RAPPORT DU GARDIEN DE QUAI

Le trafic dans les bassins et aux quais de la rivière Saint-Charles peut être résumé comme suit:—

VAPEURS DES PORTS DU BAS ST-LAURENT

A l'entrée	4,307 tonnes de marchandises générales
A la sortie	14,885 " " " "
A la sortie	396,336 p.m.p. de sapin et de bois dressé de construction.

QUÉBEC-MONTRÉAL

A l'entrée	21,183 tonnes de marchandises générales.
A la sortie	1,192 " " " "

Il y a au dock Louise, pour y passer l'hiver: du bois de construction, des lattes, du charbon, etc.

Dans certains hangars on a emmagasiné du bois dit "Spoolwood", du sel, du bois de construction, des engrais chimiques, etc.

Des navires de divers tonnages passent l'hiver dans les bassins où ils se trouvent à l'abri.

RAPPORT DU SURINTENDANT DE L'ÉLÉVATEUR

Elévateur à grain n° 2

CÉRÉALES REÇUES

	Boisseaux	Boisseaux
Se trouvaient emmagasinés à la fin de l'année 1927		1,332,661
Blé	7,848,061	
Maïs	541,563	
Avoine	1,968,583	
Orge	704,028	
Autres grains	1,526	
		11,063,761
Total		12,396,422

CÉRÉALES DÉLIVRÉES

	Boisseaux	Boisseaux
Par transporteurs	8,068,997	
Par wagons	324,798	
Par camions	130,553	
En sacs	1,742,734	
		10,267,082
Se trouvaient emmagasinés au 31 décembre 1928		2,129,340

Sur le total des céréales délivrées, 2,198,085 boisseaux furent délivrés sur place.

RAPPORT DU GÉRANT DU TRAFIC

Wagons chargés reçus	8,589	
Wagons chargés expédiés	12,659	
		21,248
Wagons vides reçus	11,488	
Wagons vides expédiés	7,357	
		18,845
Nombre total des wagons manutentionnés		40,093
Wagons manutentionnés, transportant des passagers du courrier et des bagages		3,341
Nombre total des wagons manutentionnés transportant du charbon		7,833

Le personnel de l'atelier entretient les quatre locomotives de la Commission.

PRODUITS EMMAGASINÉS EN 1928 DANS L'ENTREPÔT FRIGORIFIQUE DES COMMISSAIRES

Pommes	barils et boîtes	19,948
Autres fruits	boîtes	20,298
Légumes	livres.	1,051,686
Poisson congelé et salé	livres	1,577,386
Viandes	livres	1,171,338
Œufs	douzaines	422,160
Œufs congelés	livres	24,000
Beurre	livres	1,114,722
Epiceries	livres	539,878

PORT DE QUÉBEC—RÉSUMÉ DU TONNAGE BRUT ET NOMBRE DES NAVIRES QUI Y SONT ARRIVÉS DURANT L'ANNÉE 1928

	Navires	Tonnage
Navires de cabotage en provenance de la mer	288	372,972
Navires de cabotage en provenance de Montréal et des Grands Lacs.	230	281,318
Vapeurs océaniques en provenance de la mer	577	3,894,331
Vapeurs océaniques gagnant la mer via Montréal et Québec	546	3,791,996
Totaux	1,641	8,340,617

PORT DE QUÉBEC (LÉVIS)—RÉSUMÉ DU TONNAGE NET ET NOMBRE DE NAVIRES QUI Y SONT ARRIVÉS DURANT L'ANNÉE 1928

Navires	Tonnage
67	166,300

COMPARAISON ENTRE LES IMPORTATIONS ET LES EXPORTATIONS EN 1927 ET 1928
(Navires océaniques et de cabotage)

IMPORTATIONS

	1927 tonnes	1928 tonnes
Céréales reçues	283,250	331,913
Charbon	405,037	408,305
Mazout (Fuel oil)	110,048	128,675
Autres marchandises	148,841	138,693
	947,176	1,007,586

Augmentation en 1928: 60,410 tonnes.

	1927 pieds m.p.	1928 pieds m.p.
Bois de construction et bois d'oeuvre	13,331,680	10,366,090

EXPORTATIONS

	1927 tonnes	1928 tonnes
Céréales délivrées	293,201	308,012
Autres marchandises	106,286	144,333
	399,487	452,345

Augmentation en 1928: 52,858 tonnes.

	1927	1928
Bois de construction et bois d'œuvre	8,449,088 pieds m.p.	12,502,831 pieds m.p.
Chevaux	2,810 têtes	2,041 têtes

IMMIGRANTS

Débarqués en 1927: 64,381 Débarqués en 1928: 74,644

NAVIRES DE GUERRE EN VISITE

29 juin.—Arrivée du N.S.M. *Champlain* en provenance de St. John, N.-B., pour sa visite annuelle à Québec. Il était commandé par le lieutenant de vaisseau J. C. S. Edwards, M.R.

15 août.—Arrivée du N.S.M. *Australia* battant pavillon de commandement du vice-amiral George Francis Hyde, C.V.O., C.B.E., ce navire qui appartient à la marine Australienne est resté dans notre port jusqu'au 22 août.

2 septembre.—Arrivée dans le port du N.S.M. *Heliotrope* de la division de l'Atlantique Nord et des Antilles. Ce bâtiment partit le 6 septembre à destination de Montréal.

11 septembre.—Arrivée du N.S.M. *Wisteria* de la division de l'Atlantique Nord et des Antilles. Le 17 septembre ce bâtiment partit à destination de Montréal.

17 septembre.—Arrivée du croiseur français la *Ville d'Ys* de la marine française, en provenance de Montréal, au cours de sa visite annuelle dans les eaux du Saint-Laurent. Il était commandé par le commandant H. F. Belloc. Le 27 septembre la *Ville d'Ys* appareilla à destination de St-Jean, Terre-Neuve.

Rapport de la Commission du havre de Montréal

PERSONNEL

Président: W. L. McDougald; commissaires du havre: MM. Milton L. Hersey et Alfred Lambert (nommé pour remplacer M. Emilien Daoust).

ADMINISTRATION DU PORT, 1928

Dans le tableau suivant nous montrons l'augmentation des revenus de ce port pendant un certain nombre d'année:

1921	$2,891,274 42
1922	3,460,810 87
1923	3,721,159 99
1924	4,382,115 25
1925	4,749,100 69
1926	4,632,599 92
1927	5,453,951 56
1928	5,589,327 12

NAVIRES ET TONNAGE MARCHAND

Le nombre total des navires océaniques, de commerce, qui ont fréquenté le havre en 1928 fut pratiquement le même que pour 1927, mais le tonnage net enregistré des navires océaniques fut d'environ 500,000 tonnes plus grand que l'année précédente. Le nombre de navires des eaux intérieures qui fréquentèrent le havre fut de 35 unités inférieur à celui donné pour 1927, mais dans ce cas aussi, le tonnage net enregistré fut en augmentation d'environ 1,360,000 tonnes.

Le tableau suivant montre les progrès continuels pendant les quelques dernières années du port de Montréal en tant que port océanique:

Années	Navires océaniques	Tonnage net enregistré	Totaux navires océaniques et de l'intérieur	Totaux tonnage net enregistré
1923	1,082	3,683,720	6,691	11,879,028
1924	1,223	4,096,332	7,014	15,312,096
1925	1,255	5,104,313	7,212	14,782,476
1926	1,421	4,221,730	7,618	16,667,324
1927	1,610	4,992,486	7,798	17,322,444
1928	1,607	5,494,062	7,480	19,229,465

TONNAGE DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS

En 1928 on a manutentionné dans le havre de Montréal, un tonnage de marchandises plus grand qu'au cours d'aucune des années précédentes. Cette augmentation porte surtout sur les exportations qui furent d'environ 660,000 tonnes plus grande qu'en 1927. Quant aux importations elle diminuèrent d'environ 150,000 tonnes, ce qu'il faut attribuer en grande partie à une diminution d'importation des charbons britanniques. Le tonnage domestique a accusé une augmentation de près de 155,000 tonnes. Le tableau suivant montre les augmentations pour les diverses rubriques au cours de plusieurs des années passées.

—	Importations	Exportations	Domestiques	Totaux
	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes
1921	851,444	4,122,253	1,250,227	6,223,924
1922	1,702,580	5,043,877	1,838,674	8,585,131
1923	1,421,295	4,270,226	1,815,351	7,506,872
1924	1,472,933	5,594,310	1,918,346	8,985,589
1925	2,965,557	5,265,151	906,573	9,137,281
1926	2,028,162	4,549,835	2,632,702	9,210,699
1927	2,693,535	6,175,485	3,052,153	11,921,173
1928	2,543,685	6,838,108	3,207,333	12,589,126

EXPORTATION DU GRAIN

Pour la huitième fois au cours des huit dernières années, le havre de Montréal a exporté plus de grain durant sa saison de navigation de 1928 qu'aucun autre port océanique du monde durant les 12 mois de cette même année. Pour la première fois depuis qu'existent les aménagements du havre de Montréal et ceux de tout autre port océanique, les exportations de grain du port de Montréal, en 1928, dépassèrent 200,000,000 de boisseaux.

Le relevé comparatif suivant montre quelles furent les quantités délivrées aux élévateurs de Montréal, et celles délivrées aux ports de concurrence des Etats-Unis sur la côte de l'Atlantique et sur celle du Golfe. Il appert qu'à cet égard le port de Montréal jouit d'une suprématie évidente.

	boisseaux
Montréal	211,295,379
New-York	84,782,462
Baltimore	24,167,184
Galveston	22,432,287
Nouvelle-Orléans	15,336,537
Philadelphie	13,240,767
Boston	5,260,227
Norfolk, Va	4,054,662
Portland, Me	2,992,349

IMPORTATION DU CHARBON

En 1928 l'importation du charbon dans le havre atteignit le chiffre global et considérable de 2,161,968 tonnes. Cette quantité n'est pas aussi grande que celle reçue en 1927 et qui fut de 2,500,147 tonnes, mais les importations du charbon bitumineux de la Nouvelle-Ecosse atteignirent le chiffre unique jusqu'ici, de 1,659,206 tonnes. La diminution représentée par le chiffre global relatif aux importations de charbon fut due à une diminution d'importation de l'anthracite britannique, qui ne fut en 1928 que de 359,253 tonnes, alors qu'en 1927 elle avait été de 683,090 tonnes. Les totaux des diverses importations de charbon en 1928 figurent ci-après:—

	tonnes
Bitumineux canadien	1,659,206
Anthracite britannique	359,253
Bitumineux américain	65,039
Bitumineux britannique	61,471
Anthracite américain	9,664
Anthracite russe	5,904
Anthracite allemand	1,103
Anthracite de l'Afrique-Sud	328

CHANGEMENTS SURVENUS DANS LE PERSONNEL

Le 17 juillet 1928 M. Thomas W. Harvey, gérant général et secrétaire ayant cessé de remplir ses fonctions de secrétaire, fut remplacé par M. L. H. A. Archambault secrétaire-adjoint, qui fut nommé secrétaire.

A la même date M. George Smart, contrôleur, demanda à être relevé de ses fonctions de contrôleur qu'il avait remplies pendant 45 ans au service de la Commission du havre. Cette demande fut acceptée par la Commission, sous la condition que ce fonctionnaire continuerait à aider activement son successeur, au bon plaisir de la Commission.

Monsieur Alexandre Ferguson, gérant général adjoint fut nommé gérant général adjoint et contrôleur intérimaire.

NOUVEAUX TRAVAUX

Parmi les travaux importants entrepris nous signalerons:—

L'achèvement d'une nouvelle annexe d'emmagasinage à l'élévateur à grain n° 3, devant comprendre un magasin pouvant contenir 3,000,000 de boisseaux et les galeries de livraison nécessaires devant passer au-dessus des voies ferrées et relier les hangars du môle Tarte.

La construction sur les môles Alexandra et King Edward, de deux hangars de prolongement à un étage; et sur le môle Jacques-Cartier, la construction d'un hangar de prolongement à deux étages et complet avec sa galerie de transporteurs.

La construction au môle Bickerdike, d'un nouveau quai de haut niveau en béton d'environ 1,200 pieds de longueur, aux sections 32-33, deux quais de haut niveau de configuration en dents de scie de 500 pieds avec rebroussement respectif de 75 pieds à leurs extrémités; à la section 57 (en aval du bassin Canadian Vickers) un quai de haut niveau de 1,000 pieds; à la section 99, à l'extrémité d'aval, au quai de la "Canada Ciment", un prolongement de 225 pieds; et à la section 99 pour la "Frontenac Oil Co.", un quai de 112 pieds 6 pouces.

NOUVEAU PONT DE LA RIVE SUD DE MONTRÉAL

En 1928 les travaux de la construction en acier sur les piles principales avancèrent rapidement, et les statistiques faites par les ingénieurs montrent que jusqu'à la fin de ladite année on avait érigé 24,600 tonnes de charpente en acier et que l'on en avait fabriqué 29,350 tonnes, soit respectivement 77 et 92 pour cent de ce qu'il en fallait pour achever le pont.

ÉLÉVATEUR À GRAIN

En 1928 on a commencé à exploiter le nouveau magasin d'entrepôt annexé à l'élévateur N° 3 et d'une capacité de 3,000,000 de boisseaux. Ce fut le 24 octobre que pour la première fois on reçut du grain dans cette annexe, après quoi elle fut complètement pleine et employée durant le reste de l'année comme faisant partie intégrante de l'élévateur à grain.

Ci-après nous faisons connaître la capacité des élévateurs à grain que possède et exploite la commission du havre de Montréal:—

Elévateur à grain n° 1	4,000,000	boisseaux
" n° 2	2,662,000	"
" n° 3	5,000.000	"
" "B"	3,500,000	"
Total	15,162,000	"

La particularité remarquable qui au cours de l'année est au point de vue des affaires, mise en évidence au port de Montréal, n'est autre que sa grande exportation de grain. En effet, si cette exportation a crû continuellement pendant les huit dernières années, au cours de celle sous revue elle atteignit un chiffre global qui n'avait pas encore été atteint. En 1928 les exportations de grain ont dépassé 200,000,000 de boisseaux qui furent délivrés par les quatre élévateurs, soit exactement 211,295,379 boisseaux, chacun de ces élévateurs ayant délivré le nombre de boisseaux suivant:—

Elévateur à grain n° 1	46,393,901	boisseaux
" n° 2	62,517,346	"
" n° 3	47,856,010	"
" "B"	54,528,122	"
Total	211,295,379	"

RELEVÉ DU GRAIN REÇU ET DÉLIVRÉ EN 1928 AUX ÉLÉVATEURS DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL

ÉLÉVATEUR N° 1

Réceptions			Livraisons		
Par eau	41,301,142	bois.	Par transporteurs	43,949,413	bois.
Par rails	5,382,582	"	Par wagons	1,562,299	"
			Par véhicules à deux chevaux	849,423	"
			Par sacs	32,766	"
	46,683,724	"		46,393,901	"

Date du déchargement du premier navire, 24 avril 1928.
Date du déchargement du dernier navire, 12 décembre 1928.

504 vapeurs	509 navires	41,301,142	bois.
5 barges			
1,406 wagons du C.N.R.	3,105 wagons	5,382,582	"
1,699 wagons du C.P.R.			
		46,683,724	"

ÉLÉVATEUR À GRAIN N° 2

Réceptions			Livraisons		
Par eau	46,554,513	bois.	Par transporteurs	58,014,946	bois
Par rails	16,360,801	"	Par wagons	2,435,536	"
			Par véhicules à 2 chevaux	638,374	"
			Par sacs	1,428,490	"
	62,915,314	"		62,517,346	"

Date du déchargement du premier navire, 25 avril 1928.
Date du déchargement du dernier navire, 3 décembre 1928.

602 vapeurs	609 navires	46,554,513	bois.
7 barges			
1,629 wagons du C.N.R.	8,783 wagons	16,360,801	bois.
7,154 wagons du C.P.R.			
		62,915,314	"

ÉLÉVATEUR À GRAIN N° 3

Réceptions			Livraisons		
Par eau		36,998,543 bois.	Par transporteurs	46,267,901	bois.
Par rails		13,824,354 "	Par wagons	1,503,248	"
			Par véhicules à 2 chevaux	84,861	"
			Par sacs		
		50,822,897 "		47,856,010	"

Date du déchargement du premier navire, 12 mai 1928.

Date du déchargement du dernier navire, 5 décembre 1928.

509 vapeurs 10 barges	519 navires	36,998,543	bois.
1,198 wagons du C.N.R. 6,258 wagons du C.P.R.	7,456 wagons.	13,824,354	"
		50,822,897	"

ÉLÉVATEUR À GRAIN "B"

Réceptions			Livraisons		
Par eau		38,575,026 bois.	Par transporteurs	53,196,743	bois.
Par rails		18,319,914 "	Par wagons	1,138,258	"
			Par véhicules à 2 chevaux	193,121	"
			Par sacs		
		56,894,939 "		54,528,122	"

Date du déchargement du premier navire, 2 mai 1928.

Date du déchargement du dernier navire, 3 décembre 1928.

503 vapeurs 16 barges	519 navires	38,575,025	bois.
10,887 wagons du C.N.R. ..... wagons du C.P.R.	10,887 wagons.	18,319,914	"
		56,894,939	"

RÉCAPITULATION DU GRAIN MANUTENTIONNÉ AUX ÉLÉVATEURS 1, 2, 3 ET "B"

Réceptions			Livraisons		
Par eau		163,429,223 bois.	Par transporteurs	201,429,003	bois.
Par rails		53,887,651 "	Par wagons	6,639,341	"
			Par véhicules à 2 chevaux	1,765,779	"
			Par sacs	1,461,256	"
		217,316,874 "		211,295,379	"

Date du déchargement du premier navire, 24 avril 1928.

Date du déchargement du dernier navire, 12 décembre 1928.

2,118 vapeurs 38 barges	2,156 navires	163,429,223	bois.
15,120 wagons du C.N.R. 15,111 wagons du C.P.R.	30,231 wagons.	53,887,651	"
		217,316,874	"

Il y avait au 31 décembre 1928, 13,400,464 boisseaux dans les élévateurs à grain.

EXPORTATION DU GRAIN

PAYS DE DESTINATION

Pays	Blé	Orge	Seigle	Avoine	Maïs américain	Sarrazin
Belgique	14,578,037	4,790,784	17,143	3,890,413	.....	6,544
Danemark	278,222	.....	716,790	.....	.....	.....
Finlande	.....	.....	170,937	.....	.....	.....
France	4,485,345	.....	.....	28,235	.....	.....
Grande-Bretagne	34,166,684	3,469,119	291,429	4,022,783	327,232	.....
Allemagne	11,226,604	11,474,055	6,746,227	1,011,041	.....	.....
Grèce	7,913,546	.....	.....	.....	.....	.....
Hollande	18,190,760	8,994,248	2,258,718	4,382,207	25,714	17,577
Irlande	1,135,147	75,233	.....	189,089	.....	.....
Italie	28,242,512	.....	.....	1,177,320	.....	.....
Inde	253,867	.....	.....	.....	.....	.....
Maroc	112,608	.....	.....	.....	.....	.....
Malte	164,267	.....	.....	.....	.....	.....
Norvège	1,898,065	246,609	2,697,819	102,512	19,979	.....
Palestine	61,599	.....	.....	.....	.....	.....
Portugal	2,299,711	.....	.....	.....	.....	.....
Russie	1,114,945	.....	.....	.....	.....	.....
Espagne	6,631,913	.....	.....	.....	.....	.....
Suède	1,567,410	.....	422,756	.....	.....	.....
Syrie	596,364	.....	.....	.....	.....	.....
Turquie	766,474	.....	.....	.....	.....	.....
Inconnus	7,747,561	.....	.....	19,118	.....	.....
Totaux (boisseaux)	143,431,641	29,050,048	13,321,819	14,822,718	372,925	24,121

ENTREPÔT FRIGORIFIQUE

Au cours de l'année sous revue l'exploitation de l'entrepôt frigorifique n'a rien présenté d'exceptionnel. La manutention saisonnière de diverses marchandises et denrées eut lieu avec tout le soin nécessaire. Les chargements d'exportation de pleins wagons de viande et des produits des firmes qui manufacturent des conserves de viande, etc., ont démontré l'importance de l'entrepôt frigorifique du port situé comme il est sur le front d'eau à distance commode des postes d'amarrage centraux et des môles. En 1928 les marchés étrangers ont acheté des quantités exceptionnellement considérables de fromage canadien, aussi en passa-t-il continuellement dans l'entrepôt frigorifique, ce qui fit que le havre accusa à cet égard une augmentation des quantités d'exportation.

La tendance à la centralisation qui se manifeste dans le commerce de détail, comme le prouve le nombre sans cesse plus grand des épiceries en séries est importante au point de vue des établissements frigorifiques. En effet, annuellement on met en entrepôt frigorifique des quantités plus grandes de denrées périssables que par le passé, denrées qui sont délivrées au fur et à mesure que des magasins particuliers en font la demande. Cet état de choses profite non seulement aux marchands, mais aussi aux consommateurs, attendu que les marchandises sont assurément gardées avec soin et conservent leurs bonnes qualités grâce aux soins éclairés qu'elles reçoivent en entrepôt.

Durant l'année 1928 le tonnage total des marchandises manutentionnées à l'entrée et à la sortie de l'entrepôt frigorifique de la Commission du havre, fut de 32,688 tonnes. La quantité moyenne des marchandises entreposées à un moment donné quelconque de l'année, fut d'environ 6.000 tonnes.

GARE MARITIME DU HAVRE

En 1928 la longueur totale en milles des voies ferrées du havre était de 67.99 milles alors qu'en 1927 elle n'était que de 67.44 milles.

Le nombre total des wagons de chemin de fer manutentionnés par les soins de la Commission fut en 1928 de 240,622 wagons, contre 195,853 wagons en 1927.

L'augmentation du transport du grain par voie ferrée représenta 40 pour cent, soit 6,326 wagons du total de l'augmentation annuelle du revenu provenant du transport par wagons. Une des particularités exceptionnelles de ce trafic fut le volume considérable de grain que l'on transporta au milieu de l'été, alors que l'on reçut 2,000 wagons de grain durant le mois d'août. Or, en 1927, on n'avait pratiquement pas reçu de wagons de grain au terminus durant ce mois-là. Ce nouvel état de choses profita à l'exploitation de ce système de transport attendu qu'il fournit un trafic considérable à une époque de l'année qui, d'habitude, se signale par une accalmie de manutention sur voie ferrée, laquelle prélude à la grande activité de l'automne.

Le nouvel agrandissement, pouvant contenir 3,000,000 de boisseaux, de l'élévateur à grain N° 3, fut achevé suffisamment à temps pour que l'on pût y mettre le grain du trafic d'automne arrivé tardivement par voie ferrée. A cette élévateur on manutentionna en effet deux fois plus de wagons que durant la saison précédente.

Le développement des échanges de trafic entre les terminus Est et Ouest des chemins de fer Nationaux Canadiens fut la cause directe d'une grande partie de l'augmentation annuelle d'environ 40 pour cent, le reste ayant été imputable au trafic général d'exportation.

On a eu aussi à enregistrer une augmentation sensible du nombre des wagons rémunérateurs expédiés du havre, ce qu'il faut attribuer à un plus grand mouvement d'importation générale et à des expéditions de charbon canadien.

On pourra se faire une idée générale des trafics d'importation et d'exportation par voie ferrée, grain non compris en tenant compte du nombre de wagons manutentionnés aux hangars du havre. Suivent des chiffres approximatifs—28,046 wagons déchargés et 15,432 wagons chargés contre 24,141 déchargés et 14,348 wagons chargés pour 1927.

SERVICE DE LA POLICE DU HAVRE

Durant la saison de navigation le corps de police comptait: un chef, trois capitaines et soixante-trois agents. En hiver le nombre des agents fut réduit à vingt-sept.

Au cours de l'année on a fait 119 arrestations, pour délits divers commis dans le havre, dont 8 violations de la Loi des Douanes. Dans le susdit nombre figurent aussi 25 arrestations de chauffeurs de véhicules-automobiles qui ont fait de la vitesse dangereuse sur les quais.

Au cours de l'année 1928 il est survenu un nombre inaccoutumée de morts violentes sur le front d'eau. Il y en eut 38, savoir: 9 morts accidentelles, 17 morts par noyades, 9 suicides et 3 morts subites.

Au cours de l'exercice sous revue le service de la police a donné les premiers soins dans les cas de 92 accidents.

L'automobile et les deux motocyclettes de la police furent constamment employés durant l'année, et ils parcoururent une distance totale de 39,635 milles.

La police chargée du trafic surveilla et pointa 8,551 voituriers qui chargèrent et déchargèrent des marchandises sur divers points du front d'eau.

La police surveilla tous les autos-taxis et autres véhicules qui étaient en ligne au départ et à l'arrivée des navires à passagers, et elle prit note du numéro de chaque véhicule ayant quitté les quais avec des passagers et des bagages. Au cours de la saison de navigation de nombreux objets perdus furent rendus à leurs propriétaires par les soins de la police.

EAU POTABLE

Au cours de 1928 les bâtiments ont pris beaucoup de l'eau potable ou douce que fournit la commission. Le tableau suivant fait connaître le nombre de fois par année que les navires prirent de l'eau potable durant les dix dernières saisons de navigation et par année le volume total d'eau qu'ils prirent:—

—	Nombre de fois qu'on prit de l'eau	Volumes de l'eau prise
		Pds cu.
1919	382	1,423,000
1920	507	2,179,550
1921	520	1,885,900
1922	617	2,900,000
1923	567	2,300,000
1924	731	2,684,100
1925	803	3,379,900
1926	682	2,579,200
1927	838	3,004,000
1928	1,020	5,260,000

RELEVÉ faisant connaître:—le nombre, les nationalités et le tonnage net des navires de mer qui, montés par 106,290 marins, arrivèrent dans le port durant la saison de navigation de 1928:—

Nationalités	Nombre de navires	Tonnage net
Britanniques	1,153	4,224,268
Norvégiens	134	286,445
Italiens	90	306,786
Hollandais	58	156,410
Grecs	42	112,298
Danois	30	54,309
Américains	28	127,166
Allemands	25	96,338
Français	15	36,337
Suédois	14	27,184
Japonais	4	17,076
Espagnols	4	13,382
Dantzig	3	15,309
Jugo-Slaves	3	11,006
Mexicains	2	6,473
Belges	$	3,106
Etat-Libre-d'Irlande	1	169
Totaux	1,607	5,494,062

De ces navires 1.585 étaient construits en fer ou en acier et leur tonnage net enregistré était de 5,491,541 tonnes, cependant que 22 autres navires avaient été construits en bois et que leur jauge globale était de 2,521 tonnes nettes de registre.

VISITEURS DISTINGUÉS REÇUS EN 1928

Le premier juin le port fut visité par des membres du sous-comité des phares et du balisage de la Ligue des Nations. Monsieur le secrétaire John Romaine, pilota à cette occasion les délégués qui représentaient plusieurs pays étrangers. A la tête de ces messieurs se trouvaient:—M. Parks, service des Phares des Etats-Unis; Dr G. Meyer, Allemagne; Dr P. Van Braam von Vloten, la Hollande; M. H. R. MacKenzie et M. H. M. Marler, Auckland, N.-Z.; M. A. de Rouvelle, France, et M. F. P. Dillon, surintendant du service des Phares des Etats-Unis.

Le 16 août l'honorable H. H. Stevens, M.P., Vancouver, fut l'hôte des Commissaires au cours d'une inspection et d'une visite minutieuse du havre. Il était accompagné par les sénateurs Smeaton White et J. P. B. Casgrain et par MM. les députés R. S. White, L. G. Bell et C. H. Cahan, C.R.

Le 11 août le N.S.M. *Australia* battant pavillon de commandement de la division australienne sous les ordres du vice-amiral G. F. Hyde, visita le port. Pendant son séjour de plusieurs jours dans le port, les officiers et les hommes d'équipage de ce navire, au nombre de plus de 300, furent les hôtes de la ville de Montréal et l'objet de réceptions qui leur furent données par des particuliers.

Le 27 août une grande délégation de membres de l'Association parlementaire de l'Empire visita le port. En cette occasion ils furent les hôtes de la Commission à bord du yacht *Sir Hugh Allan.* A la tête de cette délégation se trouvait le Très Honorable Vicomte Peel, son président, qu'accompagnaient Sir Robert Sanders, le Major Guy Kindersley et Sir William Lane-Mitchell entre autres.

Le 29 août le havre reçut la visite de S.E. le cardinal Luigi Sincero qu'accompagnaient son secrétaire, Mgr G. Giacinto Parisio, D.D., et des membres distingués du clergé de Montréal qui avaient à leur tête Mgr E. V. J. Piette, recteur de l'Université de Montréal, le chanoine Adélard Harbour, curé de la Basilique, le chanoine Adolphe Sylvestre et le curé Oscar Gauthier, auxquels s'était joint le Dr Louis de Lotbinière-Harwood.

Le 9 novembre le ministre des Affaires Etrangères de la Grande-Bretagne, le très honorable Austin Chamberlain, C.B., M.P., qu'accompagnaient Lady Chamberlain et des membres de leur famille, visitèrent le havre alors, qu'à bord du vapeur *Sir Hugh Allan,* ils furent les hôtes de la Commission du havre.

RAPPORT DE LA COMMISSION DU HAVRE DE TROIS-RIVIÈRES

PERSONNEL, 1928

Président: M. Robert F. Grant; Commissaires: MM. Jos. L. Fortin et Norman Labelle; maître de havre: M. U. P. Bureau; secrétaire-trésorier: M. Joseph J. Ryan.

Trois-Rivières, P.Q., est située par 46° 22″ de latitude et 72° 31″ de longitude ouest de Greenwich. Sa position près du lac Saint-Pierre, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, jouit de l'avantage particulier de se trouver à la tête naturelle de la navigation en eau profonde sur le Saint-Laurent et de se trouver à portée du vaste territoire qu'arrose le Saint-Maurice et dont la superficie dépasse 17,000 milles carrés.

D'après le dernier recensement la population de la ville de Trois-Rivières serait de plus de 37,000 âmes.

Industries principales: bois de construction, pulpe, papier, coton, machines, chaussures, ganterie, cercueils, biscuits, nouveautés, etc.

C'est le centre commercial d'un grand district agricole de plus de 1,470,000 acres de terre.

DÉVELOPPEMENT DU PORT

Depuis la grande guerre on a été heureux de constater la croissance du commerce et de la population dans tout le Canada. Toutefois, il est douteux qu'une localité quelconque se soit développée plus rapidement depuis lors, que le district de la vallée du Saint-Maurice. Ce district a particulièrement bénéficié du développement remarquable de l'industrie de la pulpe et du papier qui a construit plusieurs grandes fabriques et agrandi celles qui existaient. Actuellement ce district manufacture 2,100 tonnes de papier pour journaux et d'emballage par jour, ce qui en fait le centre mondial par excellence du commerce de la pulpe et du papier.

Des augmentations analogues ont été constatées pour les autres industries de la vallée. Aux chutes Shawinigan les filiales électro-chimiques de la " Shawinigan Water and Power Company " ont fait de rapides progrès; aussi sont-elles en train de se développer à Trois-Rivières, la *Wabasso Cotton Co'y* possède la plus grande fabrique de cotonnades qui, dans le Dominion, se trouve abritée par un seul toit, cependant que la *Canada Iron Foundries* et les fabriques de cercueils et de chaussures prospèrent beaucoup.

De ce développement est résulté un plus grand volume de marchandises qui, transportées par eau, passent par le port de Trois-Rivières. Aussi, d'année en année, le rapport de la commission du havre montre-t-il l'importance continuelle, rapide et croissante du tonnage manutentionné.

Non seulement les fabriques de papier et autres nécessitent-elles de grandes quantités de matières brutes pour leur exploitation, mais, en outre, un volume considérable de produits manufacturés est exporté directement de Trois-Rivières.

Ce développement a été tel que les aménagements du port dont dispose la commission qui s'en occupe, ont à peine pu suffire.

Aussi a-t-on décidé d'augmenter les aménagements du havre existant. A cet effet, on a fait des plans que l'on a soumis aux autorités compétentes et qui prévoient de nouveaux travaux aux fins de permettre à des navires d'un fort tirant d'eau d'accoster dans le havre. On a soumis aussi ces plans à différentes personnalités du monde maritime qui s'y intéressent, et ils ont été approuvés sans réserve.

Etant donnée l'importance continuelle et croissante du havre de Trois-Rivières, ainsi que le montrent les rapports annuels de sa commission depuis 5 ou 6 ans, et étant donné aussi le développement continuel de l'industrie dans le territoire que dessert ce port, doit-on espérer que l'on prenne les mesures qu'exige l'augmentation des aménagements du havre de Trois-Rivières, ce qui contribuera à stimuler tout à la fois et le développement du district et celui du port.

RELEVÉ DU NOMBRE ET DU TONNAGE DES VAPEURS ET AUTRES NAVIRES SIGNALÉS À L'ENTRÉE ET À LA SORTIE AU PORT DE TROIS-RIVIÈRES EN 1928

Trafic océanique: navires signalés à l'entrée			Trafic océanique: navires signalés à la sortie		
Nationalités	Nombre	Tonnes de registre	Partis pour:	Nombre	Tonnes de registre
Anglais	86	232,711	Ports de l'intérieur	46	100,558
Canadiens	15	45,199	Ports de mer	78	233,208
Norvégiens	12	32,740			
Hollandais	3	6,085			
Suédois	3	5,142			
Danois	2	3,621			
Américains	1	3,185			
Italiens	1	3,184			
Allemands	1	1,899			
	124	333,766		124	326,658
Trafic avec les Etats-Unis			Trafic intérieur		
Bateaux de canaux et V/N	144	68,314	Vapeurs, remorqueurs et barges	1,878	1,915,263

RÉCAPITULATION

Trafic océanique	124	333,766
Trafic avec les Etats-Unis	144	68,314
Trafic intérieur	1,878	1,915,263
Totaux	2,146	2,317,343

MARCHANDISES

Trafic océanique

"A l'entrée"		"A la sortie"	
Bois de construction	12,428,857 pds m. p	Bois de construction	713,933 pds m. p
Briques	2,054,000 briques	Papier à journaux	40,057 tonnes
Bois de pulpe	56,868 cordes	Marchandises générales	757 "
Charbon—		Min. de marais	300 "
(Bitumineux)	351,581 tonnes		
(Coke)	26,882 "		
(Anthracite)	14,157 "		
Soufre	17,373 "		
Tourteaux	10,080 "		
Fer en gueuses	11,240 "		
Sel	889 "		
Rails	118 "		
Riz	20 "		
Conserves	875 livres		

Trafic avec les États-Unis

"A l'entrée"		"A la sortie"	
Charbon—		Papier à journaux	54,032 tonnes
(Bitumineux)	40,919 tonnes	Bois de pulpe	11,161 "
(Anthracite)	6,584 "		
Sable pour moulages	2,252 "		
Noyaux de bobines à papier	5,224 pièces		

Trafic intérieur

A l'entrée		A la sortie	
Bois de construction	8,783,129 pds m. p	Bois de construction	1,631,254 pds m. p
Briques	1,746,200 briques	Briques	5,000 lattes
Huile minérale combustible	845,757 gal. im.	Gazoline	675 gal. im.
Bois de pulpe	143,957 cordes	Sable de rivière	64,800 tonnes
Lattes	35,600 lattes	Marchandises générales	15,815 "
Pommes	2,800 boiss.	Charbon (bitumineux)	352 "
Patates	900 "	Foin	171 "
Bois de corde	1,631 cordes	Tuyaux en fonte	125 "
Marchandises générales	27,505 tonnes	Machines	13 "
Sulfite	648 "		
Conserves	389 "		
Machines	72 "		

RECETTES ET DÉPENSES, POUR L'ANNÉE 1928

Recettes

1er janvier 1928, Fonds en caisse		$ 12,137 16
1er janvier 1928, Comptes recouvrables		5,671 96
Droits de havre	$ 45,442 05	
Droits de tonnage	12,499 40	
Droits d'ancrage	1,057 53	
Loyers des quais	5,100 00	
Loyers des hangars	4,770 00	
Loyers pour les lots d'eau	675 05	
Divers	120 00	
		$ 69,664 03
Total général		$ 87,473 15

RECETTES ET DÉPENSES, POUR L'ANNÉE 1928—*Fin*

DÉPENSES

Intérêts sur obligations	$ 12,375 00	
Entretien et réparations générales	12,925 23	
Salaires	9,000 00	
Dépenses de bureau	1,097 07	
Change, etc	6 73	
Dépenses de voyages	72 80	
		35,476 83
Profits et pertes		5 15
31 déc. 1928—Comptes recouvrables		4,883 37
31 déc. 1928—Fonds en caisse		17,107 80
Fonds provenant du compte courant et du surplus du fonds d'entretien		30,000 00
		$ 87,473 15

RAPPORT DE LA COMMISSION DU HAVRE DE NEW-WESTMINSTER, C.-B.

PERSONNEL DE LA COMMISSION EN 1928

Président, M. F. J. Coulthard; commissaires: MM. Geo. Blakeley et C. A. Welsh; ingénieur-conseil, M. W. G. Swan, C.E., M.E.I.C.; secrétaire, M. W. B. English et le capitaine John Slater, maître de havre.

ACTIVITÉ COMMERCIALE DU PORT EN 1928

Exportations.—De ce port on a expédié 201,307,000 p.m.p. de bois de construction, qui représentaient environ 26 pour cent de la quantité totale du bois de construction exporté par eau des ports de la Colombie-Britannique, à destination des marchés du monde entier et évaluée à environ $3,900,000. Le chiffre donné pour cette année est inférieur à celui donné pour 1927, qui fut de 211,000,000 p.m.p.

Les exportations de métal en saumons—plomb et zinc—se sont élevées à 60,320 tonnes valant $5,500,000 contre 18,581 tonnes pour l'année précédente, ce qui accuse une grande augmentation répartie comme suit: Japon, 32,690 tonnes; Royaume-Uni, 27,630 tonnes.

Parmi les autres produits d'exportation nous citerons: la farine, 31,430 barils; les pommes, 41,238 caisses; les peaux vertes, 209 tonnes; la pulpe, 563 tonnes; marchandises diverses, 290 tonnes.

La valeur totale des exportations faites durant l'année s'est élevée à $9,800,000.

Importations.—Elles se sont élevées à 5,942 tonnes d'une valeur de $208,000.

CHENAL MARITIME

Profondeur du chenal.—Bien que la profondeur naturelle du fleuve Fraser soit d'environ 30 pieds à marée basse, il y existe certaines parties (de pas plus de 3 milles de longueur en tout) où le fleuve s'élargit et où l'eau n'atteint pas la profondeur que nous venons de donner. Ces parties moins profondes ont attiré l'attention des autorités, et c'est pourquoi l'on s'attend à ce que en construisant des jetées, des murs de retenue, etc., à même d'encaisser l'eau et de régler son débit dans un chenal approprié, il en résultera des améliorations progressives, déjà amorcées, aux fins de pouvoir disposer au moins de 30 pieds d'eau à marée basse depuis l'embouchure du fleuve jusqu'à New-Westminster.

Actuellement la profondeur du chenal depuis son commencement jusqu'à New-Westminster, à la haute mer ordinaire (12 pieds de marée à Sandheads), demeure à 28 pieds, ou à 18 pieds à marée basse.

DÉVELOPPEMENT DU PORT

Le frigorifique de la *Pacific Coast Terminal, Ltd.* dont on a achevé récemment la construction et qui se trouve actuellement en exploitation est le plus grand des entrepôts frigorifiques de la susdite compagnie. Ce très moderne établissement frigorifique est situé au cœur de la vallée du fleuve Fraser, qui est la partie la plus fertile et la plus productive de la Colombie-Britannique. Ce frigorifique sera desservi par des véhicules-automobiles rapides et par un service de bateaux fluviaux modernes. L'établissement dont nous parlons offre une superficie de 190,000 pieds carrés et une capacité de 189,000 pieds cubes répartis sur 4 étages comportant chacun un certain nombre de chambres réfrigérantes permettant d'y disposer d'une atmosphère tantôt froide, tantôt fraîche, qui convient admirablement à de nombreux produits périssables.

L'outillage de la chambre des machines de ce bâtiment frigorifique est des plus moderne et il permet de maintenir la température et l'humidité de chaque chambre à tel degré qui convient. Toutes les chambres frigorifiques peuvent être ozonisées et leur température abaissée jusqu'à 15° au-dessous du zéro F. Il faut aussi noter le système de ventillation sous pression d'air dont on peut disposer dans la salle d'emmigasinage des fruits et des œufs.

Possédant son installation frigorifique au bord du fleuve Fraser, à New-Westminster, la compagnie "Pacific Coast Terminal Ltd." se trouve en situation particulièrement avantageuse pour recevoir et distribuer des marchandises provenant d'outre-mer ou du continent, tant à l'importation qu'à l'exportation d'autant plus que son frigorifique est relié directement par voie ferrée aux deux grands réseaux des voies ferrées des chemins de fer Transcontinental-Canadien et Pacifique-Canadien et aussi avec le chemin de fer Grand-Nord dont les lignes atteignent tous les marchés des Etats-Unis, ce qui met à la disposition de ladite compagnie des moyens de distribution qui ne sauraient être surpassés.

Au frigorifique dont nous parlons les marchandises sont manutentionnées avec toute la rapidité et tout le soin dont peuvent faire preuve des experts en ce genre de manutention, qui disposent de l'équipement le plus moderne. C'est ainsi qu'on trouve là toutes sortes de services de distribution tels que: chargement, déchargement, emballage, triage, réemballage, marquage pour mise à bord, transbordement et délivrance de connaissements.

La compagnie *Pacific Coast Terminal Ltd.* dispose de vastes quais de 3,000 pieds de longueur auxquels peuvent accoster sept navires de haute-mer qui y trouvent l'outillage le plus moderne pour leur déchargement, et un équipement qui comporte une grue pouvant lever 25 tonnes, de nombreux véhicules automobiles se prêtant à la manutention des marchandises sur les quais, 35,000 pieds carrés d'espace destinés à recevoir des marchandises générales et 7 acres de terrain pour entreposer du bois de construction destiné à être transporté par eau.

Elévateur N° 1 du fleuve Fraser.—Cet élévateur à grain moderne se trouve à Westminster Sud en face de la ville de New-Westminster. Sa construction a été achevée en 1929 et il a été exploité dès le commencement de cette même année. Construit par la Commission du havre, il a été loué à la Compagnie *Fraser River Elevator, Limited,* qui est gérée par un groupe d'hommes d'affaires bien connus et dont les directeurs sont M. John Coughlan, président; M. C. E. Coughlan, vice-président et trésorier, M. E. R. Sugarman, secrétaire et avocat-conseil; M. Samuel McClay, directeur gérant et M. J. MacInnes qui s'occupe aussi de la gérance de cet élévateur.

L'élévateur en question a un front de 1,100 pieds sur le quai et un front de 1,800 pieds sur le fleuve. L'emplacement qu'il occupe est de 64 acres. Il est admirablement bien situé pour profiter des facilités de transport par chemins de fer et par eau, cependant qu'il se prête à de futurs développements.

Les chemins de fer Nationaux-Canadiens et Grand-Nord dont les voies passent près de l'élévateur le desservent et il dispose aussi d'autres facilités d'ai-

guillage sur les voies du Pacifique-Canadien et de chemins de fer importants des Etats-Unis qui desservent la région Nord-Ouest du Pacifique, tout en disposant d'excellentes facilités d'expédition par bâtiments de haute mer.

Cet élévateur a une capacité d'emmagasinage de 750,000 boisseaux qui, avec d'autres équipements projetés lui permettront de manutentionner 30,000,000 de boisseaux de blé durant la saison de transport du grain. Il peut aussi recevoir du maïs débarqué des navires.

RELEVÉ COMPARATIF DES NAVIRES DE HAUTE MER, 1927 ET 1928

(Y compris les navires fréquentant les ports au delà du Cap Flattery)

—	Nombre de navires	Tonnage net enregistré	Tonnage brut
1927	153	486,603	776,229
1928	198	625,271	1,004,622

NATIONALITÉ DES NAVIRES DE HAUTE MER, 1928

Britanniques	79
Japonais	52
Etats-Unis	40
Norvégiens	12
Danois	10
Suédois	2
Italiens	2
Panama	1
Total	198

RELEVÉ COMPARATIF DU BOIS DE CONSTRUCTION DÉBITÉ ET EXPÉDIÉ DU FLEUVE FRASER INFÉRIEUR, PAR LES SCIERIES, 1923-1928

Années	Production en pieds m.p.	Valeur approximative	Expéditions		Local
			Eau	Chem. fer	
	p.m.p.	$	p.m.p.	p.m.p.	p.m.p.
1923	290,000,000	7,250,000	78,600,000	168,000,000	42,200,000
1924	322,086,000	8,052,000	119,469,000	153,736,000	40,527,000
1925	417,952,785	7,941,000	171,459,665	176,787,793	62,386,550
1926	459,806,957	8,736,000	211,230,950	178,779,482	56,750,612
1927	491,163,000	9,419,000	212,045,613	196,451,199	55,620,559
1928	494,692,143	9,474'000	201,307,000	234,024,755	59,795,602

En 1928 on a fait 1,569,113,000 bardeaux valant environ $4,315,000; l'année précédente on en avait fait 1,427,095,218.

La quantité totale du bois de construction exportée (par eau) de tous les ports de la Colombie-Britannique en 1928 (à l'exclusion des grumes) fut de 750,097,609 p.m.p., dont plus de 26 pour cent furent expédiés par la voie du fleuve Fraser.

Ci-après nous donnons la destination du bois de construction exporté en 1928 du fleuve Fraser, et le pourcentage pour chaque pays, savoir:—

Côte Atlantique des Etats-Unis	40%
Orient	29%
Royaume-Uni	11%
Côte Atlantique du Canada	8%
Australie	5%
Autres pays	7%

EXPORTATIONS, HAUTE MER, 1927 ET 1928

Marchandises	Quantités		Valeur approximative	
	1927	1928	1927	1928
Bois et produits du bois, pied-planche	212,046,000	201,307,000	$ 4,306,115	$ 3,900,000
Minerai concentré, tonnes	1,163	.....	.....	.....
Métaux en barres (plomb et zinc), tonnes	17,418	60,320	2,215,000	5,500,000
Pommes, caisses	.....	41,238	.....	67,000
Farine, barils	.....	31,430	.....	140,000
Pulpe, tonnes	.....	563	.....	26,000
Peaux vertes, tonnes	.....	209	.....	84,500
Mar. générales, tonnes	186	290	16,000	76,468
			$ 6,447,115	$ 9,793,968

IMPORTATIONS, HAUTE MER, 1927 ET 1928

Marchandises	Quantités		Valeur approximative	
	1927	1928	1927	1928
	Tonnes	Tonnes		
Grain, tonnes	6,841	1,063		
Phosphate, minerai, tonnes	1,765	1,093		
Liège, tonnes	.....	1,598		
Marchandises générales, tonnes	1,838	2,188		
	10,444	5,942	$ 300,000	$ 208,000

Commission du havre de Vancouver

PERSONNEL POUR 1928

Président, F. R. Mcd. Russell, C.R.; commissaires, MM. A. M. Pound et B. Geo. Hansuld.

TONNAGE

Le tonnage global des navires qui sont entrés dans le port au cours de l'année sous revue n'a jamais été égalé auparavant durant une année. En effet, le port a été fréquenté par 1,344 navires au long-cours, soit par 221 navires de plus qu'en 1927, et l'augmentation du tonnage en résultant fut encore proportionnellement plus grande. En moyenne il est entré dans le port 112 navires de haute mer par mois.

En 1909, qui fut la première année de tenue de livres au bureau de la Commission, le nombre total des navires de haute mer qui entrèrent dans le port *durant toute cette année-là* fut de 71, en comparant les chiffres donnés ci-dessus on peut se faire une idée des progrès réalisés au port de Vancouver durant les 20 dernières années.

Les navires qui sont venus au port de Vancouver représentaient pratiquement toutes les parties du monde. A leur tête figurent des navires britanniques, des Etats-Unis et du Japon par ordre d'importance numérique.

En tout le port a été fréquenté par 22,084 navires de toutes catégories, d'un tonnage global net de 11,742,571 tonnes, ce qui représente une augmentation de 1,721 navires et une augmentation de tonnage net de 1,438,314 tonnes par comparaison aux chiffres de cette nature donnés pour 1927.

EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS

L'exploitation du port au cours de l'année s'est particulièrement signalée par une augmentation des exportations, principalement des exportations par navires de haute mer. En 1927, par bâtiments de cette catégorie, on exporta

2,683,013 tonnes, tandis qu'en 1928 on en exporta 4,358,091 tonnes, ce qui montre pour une année une augmentation remarquable de plus d'un million et demi de tonnes, soit de plus de 60 pour cent. En somme les exportations de toute nature par bâtiments de haute mer, étrangers et de cabotage, ont accusé une amélioration très encourageante—en effet, en 1928, elles furent en chiffre global de 5,053,-621 tonnes contre 3,296,272 l'année précédente. En 1928 le total des importations marque aussi un progrès sensible, mais pas aussi considérable que dans le cas des exportations, savoir: 4,846,166 tonnes contre 4,513,355 tonnes en 1927.

Il est à remarquer que pour la première fois depuis que la Commission recueille des données statistiques, les exportations en 1928 dépassèrent les importations de 207,455 tonnes.

GRAIN

Le mouvement du grain jusqu'à la fin de l'année fut de plus du double de la quantité de grain expédiée en 1927, savoir: 97,561,716 boisseaux en 1928 contre 43,602,210 boisseaux l'année précédente. Au cours de l'année sous revue on augmenta les facilités de manutention du grain par la construction d'un nouvel élévateur de capacité d'emmagasinage de 2,400,000 boisseaux, propriété de la compagnie "Alberta Pool Elevator". Cet élévateur se trouve juste à l'ouest de l'extrémité sud du pont de la Seconde Passe; il dispose d'une cour d'emmagasinage pouvant recevoir 341 wagons, qu'il doit à la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien. L'élévateur est aussi pourvu des machines de déchargement et de tous les aménagements les plus modernes pouvant faciliter la manutention du grain d'exportation.

Les aménagements du port ont été aussi augmentés par l'addition de l'élévateur de la compagnie *Midland Pacific Elevator, Limited*, d'une capacité initiale de 500,000 boisseaux qui pourra être agrandi de façon à pouvoir emmagasiner 1,500,000 boisseaux. Cet aménagement du port est particulièrement intéressant du fait que c'est le premier élévateur à grain qu'on a construit sur le côté nord du havre, grâce à l'entreprise des Commissaires qui dans cette localité ont établi un district industriel desservi par le chemin de fer de la gare maritime du havre.

Etant données ces nouvelles facilités d'emmagasinage de grain on peut maintenant en emmagasiner 10,635,000 boisseaux dans le port, et l'on entrevoit la création de nouveaux moyens d'emmagasinage très considérables. En rapport immédiat avec le commerce du grain, et peut-être encore plus avantageux pour le pays au point de vue du revenu, il faut citer l'exportation de la farine et l'on est heureux de constater qu'elle est en augmentation de 42 pour cent.

En 1927 on a expédié 1,260,530 barils de farine et en 1928 on en a expédié 1,789,640 barils. Plus d'un million de barils furent expédiés en Chine et environ 300,000 barils au Japon. L'augmentation des exportations de farine semble assurer l'existence d'un marché de placement de plus en plus grand pour ce produit, surtout en Orient.

BOIS DE CONSTRUCTION

En 1928 les quantités exportées de bois de construction et de bois en grumes furent à peu près les mêmes que l'année précédente, savoir: environ 496,000,000 p.m.p en tout. Quarante et un pays ont acheté ce bois dont environ 276,000,000 p.m.p. furent envoyé au Japon, et 95,000,000 p.m.p. aux Etats-Unis qui, de beaucoup, furent à cet égard les plus grands importateurs.

POISSON

La quantité globale du poisson en conserve exportée en 1928 fut à peu près la même que pour 1927. En tout on a exporté 1,522,577 caisses de poisson, dont la France prit 344,491 caisses, le Royaume-Uni, 262,272 caisses et l'Australie, 248,932 caisses, le reste ayant été expédié dans plus de 90 pays différents.

Quant aux exportations du poisson salé, elles ont passé de 49,000 tonnes en 1927 à plus de 70,000 en 1928, dont, comme d'habitude, la majeure partie fut envoyée en Orient.

DÉVELOPPEMENTS, RIVE NORD

Au cours de l'année sous revue on a heureusement achevé les travaux considérables de développement industriel et des voies ferrées de la rive Nord que l'on avait amorcés depuis plus d'un an. C'est ainsi que le passage en dessous que l'on avait projeté aux fins de prolonger la voie ferrée de la gare maritime jusqu'à la partie du port située à l'ouest de l'avenue Lonsdale fut virtuellement achevé ce qui a empêché d'établir un passage à niveau traversant l'avenue Lonsdale, qui est une des principales artères de Vancouver-Nord, et les abords du bac à passagers.

On a commencé la construction du passage en dessous dont nous parlons en janvier 1928. Il est entièrement en béton armé. La partie couverte a 1,500 pieds de longueur et si l'on tient compte des approches découvertes de ce passage, sa longueur totale est d'environ 3,020 pieds. Une voie ferrée le suit, qui, momentanément sera exclusivement réservée au trafic des marchandises, comme faisant partie du système des chemins de fer terminus du havre qui, maintenant, va depuis les terminus du National-Canadien à False Creek sur la rive sud jusqu'à un point situé à l'ouest de l'avenue Lonsdale su la rive nord, où l'on a l'intention de relier ce système à celui du chemin de fer *Pacific Great Eastern.* Lorsque ceci aura été accompli, toute la partie nord du havre à l'est de la première passe, sera en communication par voie ferrée avec les chemins de fer transcontinentaux.

Le premier des ouvrages d'aménagement que l'on ait construits sur la partie reconquise du port, et qui fait partie du projet de développement industriel, fut le quai du Japon. Il a 500 pieds de longueur, 50 pieds de largeur et porte des voies ferrées qui sont reliées à celles de la gare maritime. Il a été construit par la Commission qui l'a loué à la compagnie *Canadian Transport Limited.* On s'en sert surtout pour l'exportation du bois de construction, mais la compagnie y fait d'autres manutentions. D'après les écritures, en huit mois 66 navires ont accosté à ce quai.

Ainsi que nous l'avons dit l'élévateur de la *Midland Pacific Elevator Co'y* a été construit sur ce terrain reconquis; sa capacité initiale d'emmagasinage était de 500,000 boisseaux ayant été limitée par la compagnie, vu qu'il s'agissait d'une entreprise d'essai puisque c'était le premier élévateur à grain que l'on construisait sur le côté nord du havre. Toutefois, il avait été conçu de telle sorte que l'on puisse économiquement l'agrandir de façon à lui permettre d'emmagasiner 1,000,000 de boisseaux de plus. C'est la troisième firme qui profite des avantages qu'offre le terrain reconquis sur le côté nord du havre, et les Commissaires croient que les dépenses qu'ils ont faites pour développer cette partie du havre ont déjà prouvé qu'elles étaient raisonnables, et que de plus en plus, elles profiteront non seulement aux mondes des affaires sur la côte nord, mais aussi à l'ensemble du port.

DÉVELOPPEMENTS—CÔTE SUD

En octobre 1928 on a commencé la construction de la première section d'un chemin le long du front d'eau; il s'étendra depuis la promenade Victoria jusqu'à la rue Nanaïmo et permettra aux véhicules d'atteindre le centre de la ville et une section du havre qui était naguère isolée et dans l'impossibilité d'être développée. Des particuliers ont réalisé de nombreuses améliorations sur la rive sud du havre, parmi lesquelles nous citerons, pour son importance, le nouvel élévateur à grain construit par la *Alberta Pool Elevator Co'y* à l'extrémité sud du pont de la seconde passe, élévateur à l'égard duquel nous avons donné des détails vers le commencement de ce rapport.

REMISE POUR WAGONS

Au commencement de l'année, étant donnée l'augmentation ininterrompue du trafic du grain, on se rendit compte qu'il faudrait pourvoir en grand au remisage des wagons de chemins de fer. En conséquence, des négociations furent entreprises avec les chemins de fer Grand-Nord et National-Canadien, d'où il s'ensuivit qu'on put avoir le terrain nécessaire à False Creek où l'on établit une cour de triage pouvant recevoir 450 wagons. Ce nouvel aménagement a donné les meilleurs résultats quant à l'exploitation des voies ferrées de la gare maritime.

ENTRETIEN

Durant l'année on a entretenu soigneusement tous les aménagements, et tout le matériel et l'équipement appartenant à la Commission ont été entretenus en bon état. En outre des petites réparations nécessaires de temps à autre, on a replanchéié à grands frais le côté ouest et l'extrémité nord du môle Lapointe.

PUBLICITÉ

La commission publie mensuelllement une petite brochure illustrée qui a une circulation de 1,500 exemplaires et dont le premier numéro fut imprimé en juillet 1928. Cette brochure contient des renseignements jusqu'à date, concernant le port et son commerce et elle atteint pratiquement parlant, tous les centres commerciaux importants du monde.

ÉLÉVATEURS

Capacité de chargement et de déchargement

	boisseaux
Elévateur N° 2: môle Ballantyne—	
Capacité d'emmagasinage	1,625,000
Capacité de déchargement, par heure, dans les navires	60,000
Capacité de chargement, par heure, à l'élévateur	18,000
Postes d'amarrage disponibles—4.	
Elévateur N° 3: "Burrard Elevator Company"—	
Capacité d'emmagasinage	1,650,000
Capacité de déchargement, par heure, dans les navires	30,000
Capacité de chargement, par heure, à l'élévateur	9,000
Postes d'amarrage disponibles—2.	
Elévateur N° 1: "Pacific Terminal Elevator Company"—	
Capacité d'emmagasinage	2,050,000
Capacité de déchargement, par heure, dans les navires	60,000
Capacité de chargement, par heure, à l'élévateur	22,500
Postes d'amarrage disponibles—4.	
"*Vancouver Terminal Grain Company*"—	
Capacité d'emmagasinage	2,250,000
Capacité de déchargement, par heure, dans les navires	60,000
Capacité de chargement, par heure, à l'élévateur	18,000
Postes d'amarrage disponibles—3.	
"*Columbia Grain Elevator Company*"—	
Capacité d'emmagasinage	160,000
Capacité de déchargement, par heure, dans les navires	15,000
Capacité de chargement, par heure, à l'élévateur	6,000
Poste d'amarrage disponible—1.	
"*Alberta Pool Elevator*"—	
Capacité d'emmagasinage	2,400,000
Capacité de déchargement, par heure, dans les navires	100,000
Capacité de chargement, par heure, à l'élévateur	24,000
Postes d'amarrage disponibles—3.	
"*Midland Pacific Elevator*"—	
Capacité d'emmagasinage	500,000
Capacité de déchargement, par heure, dans les navires	35,000
Capacité de chargement, par heure, à l'élévateur	6,000
Poste d'amarrage disponible—1.	

RELEVÉ COMPARATIF DU COMMERCE MARITIME, 1927 et 1928

HAUTE MER

(Comprend tous les navires allant au delà du cap Flattery)

—	Nombre de navires	Tonnage brut	Tonnes nettes
1927	1,123	6,066,504	3,779,015
1928	1,344	7,481,479	4,674,091
	Augmentation 221	Aug. 1,414,975	Aug. 895,076

ÉTRANGERS GRAND CABOTAGE

(Comprend tous les navires allant à Puget Sound et en Alaska)

1927	1,470	3,757,699	1,897,362
1928	1,470	4,146,312	2,109,982
		Aug. 388,613	Aug. 212,620

CABOTAGE LOCAL

(Comprend tous les navires faisant du commerce dans les eaux de la Colombie-Britannique seulement)

1927	17,770	7,267,444	4,627,880
1928	19,270	7,885,433	4,958,498
	Aug. 1,500	Aug. 617,989	Aug. 330,618

TOTAL POUR LE COMMERCE MARITIME

1927	20,363	17,091,647	10,304,257
1928	22,084	19,513,224	11,742,571
	Aug. 1,721	Aug. 2,421,577	Aug. 1,438,314

COMPARAISON DU MOUVEMENT DES PASSAGERS, 1927 ET 1928

1927—Passagers débarqués	478,023	Passagers embarqués	499,148
1928—Passagers débarqués	528,743	Passagers embarqués	539,928
Augmentation	50,719	Augmentation	40,780

Rapport de la Commission du havre de Chicoutimi

PERSONNEL POUR 1928

Commission: Président, Monsieur Vincent Dubuc; commissaires, MM. Adélard Tremblay et Adjutor Boulianne.

Principaux fonctionnaires de la Commission du havre: Secrétaire-trésorier, M. Armand Viau; ingénieur, monsieur Edouard Lavoie; maître de havre, monsieur François Boulianne.

CROISSANCE DU PORT

Bien que les améliorations récentes apportées au quai de Chicoutimi aient augmenté considérablement les facilités de chargement et de déchargement, les navires marchands océaniques se trouvent encore retardés faute d'aménagements. On remédiera partiellement à cet état de choses durant l'automne de 1929 alors que l'on pourra disposer du prolongement du quai.

Le tonnage total au port de Chicoutimi a été deux fois plus considérable en 1928 que l'année précédente, et le revenu annuel pour 1928 fut de 50 pour cent plus élevé que celui encaissé en 1927.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR

Quai de Chicoutimi.—Au printemps de 1928 on a exécuté des dragages sur le côté est du quai de Chicoutimi. On fit alors à cet endroit une tranchée de 250 pieds de longueur par 50 pieds de largeur et 10 pieds de profondeur d'eau à marée basse. Le but de ces dragages était de permettre à des goélettes d'accoster à quai, afin de supprimer toute congestion et de faire en sorte que le côté nord du quai ne serve qu'à des débarquements de charbon.

A l'automne de 1928, on exécuta d'autres dragages et cette fois en face du quai afin d'y augmenter la profondeur de l'eau. Nous pouvons disposer maintenant d'une profondeur d'eau de 21′ 6″ aux plus basses eaux, et ce, sur une longueur de trois cent cinquante pieds.

Nouveau quai.—La compagnie Robertson & Janin, adjudicatrice par contrat du nouveau quai, en commença les travaux au printemps de 1928. A l'emplacement des nouveaux quais la drague aspiratrice *Général Wolfe* avait dragué jusqu'à 32 pieds de profondeur au-dessous du plan des basses eaux.

En même temps la commission faisait construire un mur de revêtement de 2,000 pieds de longueur.

Les déblais provenant du dragage étaient rejetés par la drague aspiratrice en arrière de ce mur, ce qui fait que le remplage qu'on devait exécuter se trouve partiellement en place.

A l'automne de 1928 on construisit et coula en place 5 caissons mesurant chacun 103 pieds. Tout fléchissement probable du sol se produira durant l'hiver, ce qui fait qu'au printemps lesdits caissons seront prêts à recevoir le mur en béton.

Quais de Sainte-Anne et de Saint-Fulgence.—Au cours de l'automne on a exécuté d'importantes réparations et des travaux d'entretien aux quais de Sainte-Anne et Saint-Fulgence. Entre autres on a construit un débarcadère au quai de Sainte-Anne, ce qui permettra aux bacs de s'y rendre de bonne heure au printemps et tard en automne lorsque l'état de la glace ne permet pas l'installation de pontons.

RAPPORT DU MAÎTRE DE HAVRE

Durant l'année il est arrivé dans le port 986 navires, grands et petits. Trente-cinq navires d'un fort tonnage transportèrent 95,179 tonnes de charbon et 4,800 tonnes de soufre.

Les navires de la "Canada Steamship Lines Limited", transportant des touristes et des marchandises se sont amarrés 61 fois à quai. Le tonnage global des marchandises générales transportées par ces navires fut de 4,253 tonnes.

Quant au commerce maritime fait par des goélettes de cabotage et d'autres navires il s'éleva pour les transports à: 8,383 tonnes de marchandises, 3,194 cordes de bois et 6,343,546 pieds de bois de construction m.p.

Il n'y a pas d'accident maritime à signaler dans ce port, sauf un petit feu à bord d'une goélette.

COMPTABILITÉ ARRÊTÉE AU 31 DÉCEMBRE 1928, ET RELATIVE À L'EXPLOITATION DU PORT

Recette à porter au compte du revenu—	
Quayage, droits de havre et recettes diverses perçues par le maître de havre	$17,114 59
Vente d'approvisionnement	1,141 22
Machine d'impression pour les bleus des plans	331 82
	$18,587 63

Dépenses à prélever sur le compte du revenu—	
Salaires, entretien et dépenses diverses à porter au compte du revenu	$ 5,497 13
Surplus (fonds de réserve 1928)	13,090 50
	$18,587 63

BAGOTVILLE,—PORT ALFRED—(BAIE DES HA HA)

En 1928, Port Alfred a reçu un tonnage de 387,000 tonnes et plus de 50 fois un navire de la "Canada Steamship Lines", s'amarra à Bagotville.

La Chambre de commerce a l'intention de développer ces ports.

RAPPORT DE LA COMMISSION DU HAVRE DE BELLEVILLE

Balance en banque reportée de 1927	$ 1,889 12
Droits de havre encaissés en 1928	1,949 90
Intérêts, compte d'épargne	30 58
Recettes	$ 3,869 60
Dépense totale	1,406 13
Balance disponible en banque au 1er janvier 1929	$ 2,463 47

Au cours de la saison de navigation il est entré dans ce havre 127 bâtiments de toutes sortes, y compris de petits bateaux à moteur.

Rapport de la Commission du havre d'Halifax

En soumettant ce rapport les Commissaires ne peuvent donner un relevé détaillé des activités du port pour l'année financière terminée le 31 décembre 1928, attendu que leur administration de ce port n'a commencé en réalité que tard dans l'année 1928. Toutefois ils désirent exposer sommairement les progrès qu'ils ont réalisés quant aux négociations ayant précédé le transfert des propriétés et des aménagement du port qui leur ont été cédés par le gouvernement fédéral. Ils tiennent aussi à faire connaître les travaux préliminaires d'organisation auxquels ils se sont livrés relativement à la future administration du port.

Conformément au chapitre 58 de 17 George V, "Loi concernant les Commissaires du havre d'Halifax, 1927", le 11 janvier 1928, d'après un arrêté pris en conseil, M. Peter R. Jack était nommé commissaire et président du bureau des Commissaires du havre d'Halifax et M. Charles W. Ackhurst et M. John Murphy étaient nommés commissaires.

Immédiatement après leur nomination, à la demande du Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries, les Commissaires se rendirent à Ottawa pour conférer avec lui et des fonctionnaires du Ministère de la Marine et des Pêcheries, et d'autres ministères, relativement à l'administration du port d'Halifax. Ces négociations furent reprises de temps à autre, et le 15 septembre 1928, eut lieu le premier transfert en faveur de la Commission du havre d'Halifax, des aménagements qu'y possédait le gouvernement du Dominion; ce fut alors que le Ministère du Commerce et de l'Industrie loua à la Commission du havre d'Halifax, pour une période de 5 ans, l'élévateur à grain d'Halifax. Le suivant transfert de propriété en faveur des Commissaires du havre eut lieu le 1er novembre 1928, alors que le Département des Chemins de fer et Canaux et le chemin de fer National-Canadien transférèrent aux Commissaires du havre les biens considérables qu'ils possédaient à Halifax, et qui se trouvaient dans les limites de la juridiction confiée aux Commissaires et tels que décrits à l'article 6 de la Loi concernant les Commissaires du havre d'Halifax. Ce dernier transfert signifiait qu'à partir du 1er jour de novembre la plus grande partie des biens que le Gouvernement du Dominion possédait sur les côtes du havre d'Halifax, était dévolue aux Commissaires.

Il appert donc que jusqu'au 1er novembre, les Commissaires n'eurent pas sous leur contrôle, les biens et aménagements qui pouvaient leur permettre de diriger le trafic du port pendant les premiers dix mois de l'année 1928. Aussi

jusqu'au 1er novembre 1928, l'activité administrative des Commissaires dut-elle se borner à de l'organisation, à des négociations ayant trait au transfert de biens et à l'élaboration de plans, de projets et de lignes de conduite ayant trait à l'avenir du port.

Les Commissaires eurent la bonne fortune de s'assurer les services de M. A. G. Tapley qui fut nommé ingénieur en chef intérimaire de la Commission, le 1er octobre 1928. Ce monsieur avait antérieurement été employé comme ingénieur du Ministère des Travaux publics, ce qui lui avait permis d'étudier pour son ministère les aménagements du port d'Halifax et de se mettre complètement au courant de tout ce qui concernait ce port.

A la suite de sa nomination, M. Tapley, aidé par le personnel dont il eut besoin de temps à autre, visita soigneusement tous les aménagements du port et prépara des plans et des notices les concernant. Sous sa direction un nouveau toit fut construit sur une bâtisse qui se trouvait à la partie sud du môle N° 2, bâtisse que l'on rénova en partie en y ajoutant de nouvelles fenêtres et de nouvelles portes. Les aménagements pour des fins concernant l'immigration furent enlevés de l'intérieur du hangar, et l'on amorça des travaux préliminaires de façon à permettre d'emmagasiner des denrées périssables à l'étage supérieur. M. Tapley prépara aussi les plans d'un hangar à marchandises pour un paquebot, hangar qui sera sur le mur de quai au terminus sud. La nécessité urgente de ce hangar se fait sentir étant donné le trafic du port, et sa construction commencera au début de 1929. Après avoir longuement négocié avec le sous-ministre et d'autres fonctionnaires du Ministère de la Marine et des Pêcheries et aussi avec ceux d'autres ministères du gouvernement fédéral, les Commissaires visitèrent les ports de Montréal et de Québec au Canada, et les ports de Philadelphie, Baltimore et New-York aux Etats-Unis. A chacun de ces ports ils étudièrent soigneusement l'administration établie par leurs autorités respectives, et ils inspectèrent d ans chaque cas les aménagements du port.

Le 1er novembre 1928 on se vit dans la nécessité d'organiser un corps de police pour patrouiller le havre aux parties transférées à la Commission par le chemin de fer.

Durant le mois de novembre ces parties du havre furent surveillées par la police du chemin de fer National-Canadien. Le 1er décembre le corps de police organisé par les Commissaires du havre assuma la tâche de surveiller tous les biens de la Commission, tâche qu'il n'a pas cessé de remplir depuis. Le 1er novembre les Commissaires se trouvèrent aussi à même de disposer des services des contremaîtres de quais nécessaires et de ceux d'autres employés devant s'occuper du trafic sur les quais exploités par la Commission du havre d'Halifax.

De bonne heure au printemps de 1928 les commissaires s'assurèrent les services d'un comptable qui depuis, a organisé un personnel de bureau devant s'occuper de la comptabilité, des détails financiers relatifs aux transactions de la Commission, et aux archives que comporte un tel bureau. Selon les besoins d'exploitation du port, les Commissaires ont, de temps à autre, augmenté le personnel de leur administration.

Après avoir pris charge de l'élévateur, ce fut le 3 décembre 1928 que les Commissaires reçurent le premier grain devant y être emmagasiné, et ce fut le 14 décembre 1928 qu'eut lieu la première expédition de grain sous l'administration des Commissaires. Ce premier envoi fournit une cargaison complète de 238,285 boisseaux que le vapeur *Lingan* prit à son bord. Ajoutons que les Commissaires ont déjà négocié avec les autorités compétentes quant à l'expédition de grandes quantités de grain du port d'Halifax au cours de l'hiver de 1929.

Nous n'avons pas l'intention actuellement de signaler l'importance du tonnage ayant passé par le port d'Halifax durant l'année 1928 ni d'évaluer les marchandises ayant transité à ce port. Jusqu'ici ce furent les fonctionnaires de la Chambre de commerce aidés par le receveur des Douanes, le maître de havre et d'autres fonctionnaires du port, qui jugèrent de l'importance du trafic de celui-ci. Les Commissaires ont l'intention d'employer un fonctionnaire qui

compilera des statistiques exactes et complètes relatives au mouvement maritime du port. Lorsque les règlements établis par les Commissaires auront été dûment sanctionnés par le Gouverneur en conseil, le fonctionnaire dont nous venons de parler se trouvera à même de pouvoir se procurer les renseignements nécessaires que devront lui fournir les compagnies de navigation à vapeur et autres. Aussi s'attend-on que la nomination dudit fonctionnaire aura lieu de bonne heure en 1929, et qu'il pourra faire un rapport détaillé concernant les activités du port en 1929.

RELEVÉ DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1928

Revenu d'exploitation—		
Droits de quais	$ 15,170 74	
Emmagasinage	410 35	
Droits de terre-plein	10,838 02	
Loyers	6,340 14	
Rémunérations des maîtres de havres	3,466 50	
Elévateur	7,909 34	
Divers	45 05	
		$ 44,180 14
Dépenses d'exploitation—		
Intérêt à banque pour excédent de crédit	$ 673 20	
Salaire du maître du havre	3,000 00	
Administration, salaires et fournitures de bureau	21,183 83	
Entretien des quais et des hangars	11,031 78	
Exploitation de l'élévateur	10,115 28	
Entretien et réparation de l'élévateur	678 77	
		$ 46,682 86
Balance: Surplus des dépenses sur le revenu		$ 2,502 72

RAPPORT DE LA COMMISSION DU HAVRE DE SAINT-JEAN, N.-B., POUR LES ANNÉES 1927 ET 1928

Ce fut le 1er août 1927 que la Commission du havre de Saint-Jean en prit le contrôle. Avant cette date le port était contrôlé conjointement par la ville de Saint-Jean et les ministères de la Marine et des Travaux publics du Canada qui faisaient faire les constructions et les réparations nécessaires sur les propriétés exploitées par le ministère de la Marine avec, en outre, les dragages dont on avait besoin et tous autres travaux et aides dont pouvaient avoir besoin les immeubles sous le contrôle de la ville.

Les propriétés de la ville furent achetées $2,135,118 le 1er août 1927; elles comprenaient des quais et des hangars situés sur les deux côtés du havre et des terrains donnant sur le havre et qui avaient été dévolus à la ville. En prenant possession de ces immeubles les commissaires retinrent à leur emploi le personnel d'exploitation et d'entretien qu'ils jugèrent nécessaire.

PERSONNEL, 1928

Président: M. W. E. Sculley; commissaires, lieut-col. A. MacMillan et M. R. T. Hayes.

QUAIS ET HANGARS

Ci-après nous donnons les dimensions des quais et des hangars:

Sur le côté Est du havre, côté de la ville:—		Superficie des planchers des hangars Pd. car.
Quai de la Pointe Reed	410 pieds de longueur	
Quai du nouveau môle	380 pieds de longueur	18,766
Quai Pettingill	400 pieds de longueur	25,693
Quai McLeod	370 pieds de longueur	22,704
Sur le côté Ouest du havre—		
Poste d'amarrage N° 1	380 pieds de longueur	28,928
Poste d'amarrage N° 2	460 pieds de longueur	29,638
Poste d'amarrage N° 3	410 pieds de longueur	22,791
Poste d'amarrage N° 4	485 pieds de longueur	25,293
Poste d'amarrage N° 5	525 pieds de longueur	30,099
Poste d'amarrage N° 6 et extension du poste N° 6	1,083 pieds de longueur	50,382

Le 1er novembre 1927 on prit possession des propriétés qui étaient sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries, et l'exploitation fut confiée au personnel du bureau.

Ci-après nous donnons les dimensions des postes d'amarrage sur le côté ouest du havre:

		Superficie des planchers des hangars Pd. car.
Poste d'amarrage N° 7 et extension du poste N° 7	1,055 pieds de longueur	38,320
Poste d'amarrage N° 14	702 pieds de longueur	8,720
		10,094
		30,382
Poste d'amarrage N° 15	865 pieds de longueur	54,942
		47,347
Poste d'amarrage N° 16	800 pieds de longueur	68,721

Tous les quais sont desservis par des voies ferrées d'évitement derrière les hangars, ce qui facilite le transbordement du fret des navires aux chemins de fer.

Etant donné que les quais et les hangars cédés par la ville étaient vieux et qu'ils avaient été peu entretenus dans le passé, il fallut faire des dépenses considérables pour les remettre en bon état. Quant aux immeubles appartenant au gouvernement et qui étaient de construction plus récente et bien entretenus ils nécessitèrent beaucoup moins de dépenses.

Jusqu'au 1er novembre 1928, le seul quai d'eau profonde qui n'était pas sous la juridiction des commissaires, était le Long Quai qui appartenait aux chemins de fer Nationaux-Canadiens qui l'exploitaient. En attendant que l'on construise un quai permettant d'atteindre les môles du côté ouest du havre, une entente satisfaisante étant intervenue avec les chemins de fer Nationaux-Canadiens quant à l'exploitation de ce quai, il fut entièrement mis sous le contrôle du Bureau des Commissaires à la date susdite.

Ce môle est long de 545 pieds, il porte deux hangars ayant chacun 500 pieds de longueur et 40 pieds de largeur, et sur ses côtés et entre les deux hangars des voies ferrées. Le tirant d'eau sur les deux côtés du môle est de 30 pieds.

Pendant la première année on n'a effectué que peu de changement quant à l'exploitation générale telle qu'on la faisait auparavant, attendu qu'on se rendait compte qu'il faudrait considérer les changements à faire au moins après une année d'expérience fournie par l'exploitation poursuivie au cours de la saison de navigation.

Profitant de l'expérience acquise par les commissions exploitant d'autres ports et afin d'uniformiser autant que possible ce genre d'exploitation et de contrôle au port de Saint-Jean, en tenant compte de ce que faisaient les commissions dans d'autres havres, on adopta autant que faire se pouvait, des règlements concernant les droits de quai à percevoir, etc., similaires à ceux en vigueur à Montréal et à Québec.

AMÉNAGEMENTS DESTINÉS À LA MANUTENTION DU GRAIN

Les quantités de grain expédiées annuellement de ce port ont été de plus en plus grandes. Jusqu'en 1915 ce port n'expédiait qu'environ 7,250,000 boisseaux de grain, mais après la construction de galeries additionnelles de transporteurs aux postes d'amarrage 15 et 16, les quantités du grain d'exportation augmentèrent graduellement, et atteignirent leur maximum durant la saison 1926-27, alors que ce port expédia 25,885,000 boisseaux de grain.

Longueur des transporteurs de grain:..—	Pieds
Postes d'amarrage 1, 2, 3	1,530
Postes d'amarrage 5 et 6	2,251
Poste d'amarrage 15	1,210
Poste d'amarrage 16	1,160

	Boisseaux
Élévateurs du C.P.R., St. Jean Ouest, "A" béton	1,000,000
"B" bois	600,000
	1,600,000
Élévateurs du C.N.R. côté Est du havre	500,000
Total	2,100,000

Etant donné que les élévateurs de St-Jean-Ouest ne sont pas reliés entre eux de telle façon que le grain puisse être envoyé d'un élévateur quelconque en empruntant toutes les galeries de transporteurs, ont fut obligé de construire une galerie de transporteurs entre les deux élévateurs, afin que le grain puisse être envoyé d'un élévateur à l'autre, et de là par une quelconque galerie de transporteurs.

Ces travaux furent exécutés à l'automne de 1927 au coût de $55,000 et ils facilitèrent considérablement la manutention du grain dans le port attendu qu'un navire amarré à un poste d'amarrage quelconque pourvu d'une galerie de transporteurs pouvait recevoir du grain de l'un ou de l'autre élévateur sans que ce navire ait eu à changer de poste d'amarrage.

La majeure partie du grain expédiée de ce port a été manutentionnée aux élévateurs de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, à Saint-Jean-Ouest. L'élévateur "A" est de construction moderne, en béton, mais l'élévateur "B" est un vieil élévateur en bois qui est cependant en bon état. Quant à l'élévateur des chemins de fer Nationaux-Canadiens, qui est situé sur le côté est du havre, il est en béton et dispose de galeries de transporteurs longues de 1,560 pieds.

EMMAGASINAGE DES POMMES DE TERRE

A la demande des producteurs de pommes de terre de la province, à l'automne de 1922 on mit à leur disposition au poste d'amarrage N° 14, un entrepôt à l'épreuve de la gelée ayant 210 pieds de longueur par 80 de largeur. Après la première année d'exploitation de ce hangar on s'aperçut que le commerce des pommes de terre avait augmenté dans de telles proportions que l'on fut obligé d'agrandir sur une longueur de 94 pieds le hangar primitif. Cependant cet agrandissement ne suffit pas aux besoins du commerce dont nous parlons, ce qui fit qu'à l'automne de 1925 on fut de nouveau obligé d'agrandir ce même hangar sur une longueur de 66 pieds, ce qui fait qu'actuellement pour les expéditions de pommes de terre durant l'hiver, on dispose d'une superficie totale de plancher à l'épreuve de la gelée de 40,000 pieds carrés.

Le maximum des expéditions de pommes de terre de ce port fut atteint au cours de l'hiver 1924-25, alors qu'on en expédia en tout 2,508,000 boisseaux. La capacité d'emmagasinage des pommes de terre sur le côté ouest du havre est de 31,000 barils et sur le côté est, au quai du nouveau môle, de 15,000 barils.

AMÉNAGEMENTS POUR L'EXPÉDITION DU BÉTAIL

Vers la fin de 1921 les expéditions de bétail ayant recommencé dans ce port, le gouvernement du Dominion fut obligé de fournir à cet égard, des aménagements modernes. Le premier envoi de bétail eut lieu cette année-là le 24 décembre.

Durant 1922 et ultérieurement jusqu'à 1925, les exportations de bétail augmentèrent de: 2,464 têtes en 1922 elles passèrent à 31,218 têtes en 1925.

Le commerce du bétail augmenta si rapidement que les aménagements dont on avait besoin à son égard, devinrent bientôt insuffisants. Aussi, en 1926 construisit-on de grands agrandissements au hangar à bestiaux que l'on équipa de tous les dispositifs modernes nécessaires, y compris des bascules, des conduites d'eau et de tout ce qu'il fallait pour attacher et marquer le bétail. Malheureusement quand toutes ces améliorations furent achevées, le commerce du bétail diminua graduellement dans ce port où il n'est passé aucun bétail depuis 2 ans.

Le hangar principal pour le bétail avait 35 compartiments pouvant recevoir chacun 20 têtes, sa partie agrandie de l'ouest: 19 compartiments pouvant contenir chacun 25 têtes, et 5 autres pouvant en contenir 18, soit au total: des aménagements pouvant contenir 1,265 têtes de bétail. Depuis on a beaucoup diminué ces aménagements afin de disposer d'une place d'emmagasinage pour les engrais chimiques.

EMMAGASINAGE DES ENGRAIS

L'exportation du bétail ayant cessé cependant que l'importation des engrais augmentait sans cesse, il fut nécessaire, afin de faire face à cette nouvelle situation de démolir la plus grande partie de l'installation pour le bétail qui se trouvait dans le hangar et de l'équiper de façon à pouvoir recevoir et emmagasiner des engrais.

Etant donnée la distance considérable existant entre les navires à quai et le hangar d'emmagasinage on fut obligé d'acheter trois tracteurs à essence et 20 wagons de charroi afin de faciliter le déchargement des cargaisons d'engrais. Cet équipement est loué à l'importateur à tant par tonne.

GRUE ÉLECTRIQUE

Etant donnée l'absence de grues pour manutentionner de grands fardeaux à prendre sur les navires ou à y mettre, les compagnies de navigation se trouvaient très embarrassées, ce qui fit que tard en 1927, on dut installer à l'extrémité du hangar N° 15 une grue électrique pouvant lever 40 tonnes et commandant un rayon de 80 pieds. Cette grue est disposée de telle façon qu'elle peut facilement prendre de lourds fardeaux dans les cales des vapeurs et les placer directement sur les voies de chemin de fer du quai.

RÉPARATIONS GÉNÉRALES

Comme toutes les bâtisses dans le havre sont construites en bois, il faut chaque année y faire des rénovations considérables qui consistent: à renouveler les planchers des hangars, les plateformes sur le devant des quais, et de plus, à remplacer les pièces de charpentes pourries des quais, entre le niveau des basses eaux et la partie supérieure des quais.

En outre des réparations ordinaires, il fallut surtout renouveler, à partir du niveau des basses eaux, les substructures des quais sur le côté est du havre, et aussi d'autres immeubles cédés par la ville. Ces travaux ont été poursuivis annuellement par fractions et on s'attend à ce que d'ici deux ans, tous les aménagements se trouveront en bon état de réparation.

On a renouvelé sur une longueur de 112 pieds à partir du niveau des basses eaux, la partie supérieure de la face du quai N° 1, qui avait été complètement détruite par une grande tempête le 25 janvier 1928. On a aussi renouvelé à partir du niveau des basses eaux les substructures de certaines parties des hangars N° 2 et N° 3.

En 1928 on a complètement renouvelé le toit du hangar Pettingill sur le côté est du havre, et le hangar N° 14 sur son côté ouest.

ÉCLAIRAGE

On a renouvelé complètement et augmenté considérablement les installations d'éclairage électrique dans tous les hangars cédés par la ville tant sur le côté est que sur le côté ouest du havre. De plus on a éclairé suffisamment les divers quais, ce qui fait que le front d'eau du havre est convenablement éclairé la nuit, pour des fins de travail.

DRAGAGES

Postes d'amarrage d'eau profonde.—Etant données les grandes quantités de vase qu'apporte le flot de marées et aussi le fleuve au moment des crues, on est obligé chaque année de faire beaucoup de dragage. Par expérience on a reconnu qu'à chaque poste d'amarrage la vase se dépose sur une épaisseur de 2 à 4 pieds en deux années de temps; aussi a-t-on jugé nécessaire de faire draguer chaque poste d'amarrage au moins une fois tous les deux ans. La quantité des déblais enlevée, par an, par les dragues, est en moyenne d'environ 50,000 yards cubes.

Entrée du chenal.—Tandis qu'on est obligé de faire de grands dragages aux divers postes d'amarrage l'expérience a permis de constater que l'entrée du chenal ne s'envase pas, ce qui fait que sur toute la longueur du chenal on dispose d'une profondeur d'eau de 30 pieds aux basses eaux.

Nouveaux aménagements.—Les aménagements cédés aux Commissaires étaient entièrement insuffisants pour manutentionner la quantité de marchandises qui affluent à ce port. En conséquence, on entreprit tout d'abord d'étudier les exigences commerciales du port et pour cela on prépara des projets ayant pour objet de le développer autant que possible. Les plans et projets préparés prévoyaient des aménagements pouvant suffire à un tonnage océanique double du tonnage actuel de cette nature. Ces plans furent approuvés et le Parlement autorisa la réalisation du projet préparé, au coût initial de $5,000,000 qui furent votés durant la session parlementaire de 1927-28.

Durant l'été on demanda des soumissions et, en août 1928, on commença la construction d'un môle de 800 pieds de longueur par 300 pieds de largeur, et celle d'un élévateur à grain d'un million et demi de boisseaux de capacité. Actuellement on achète le terrain nécessaire aux voies ferrées etc., et lorsque les travaux entrepris seront achevés, la première partie du projet d'établissement définitif se trouvera terminée.

L'emplacement choisi pour les travaux se trouve entre le poste d'amarrage N° 7 et l'île Navy. Cet emplacement fut choisi à cause de sa position abritée, ce qui fait qu'il n'y aura pas lieu de le protéger avec des brise-lames. On pourra l'atteindre facilement des deux chemins de fer, les chemins de fer Nationaux-Canadiens en empruntant un pont traversant le havre à l'île Navy et le chemin de fer Pacifique-Canadien, en prolongeant ses voies ferrées actuelles.

Le projet complet comporte la construction de 2 môles, de 1,250 pieds de longueur par 300 pieds de largeur chacun, et d'un mur de quai de 1,250 pieds de longueur. L'espacement entre les môles sera de 400 pieds du côté du large et, se rétrécissant, il sera de 300 pieds du côté intérieur. On y disposera de 35 pieds de tirant d'eau aux plus basses mers. Jusqu'à 6 pieds au-dessus du plan des basses mers, les môles seront constitués par des caissons en béton armé que l'on remplira de pierre, et au-dessus des caissons, ils seront en bois de charpente. Sur les môles et sur les terre-pleins on construira des entrepôts modernes à l'épreuve du feu, et sur chaque môle, des galeries pour transporteurs de grain.

On a l'intention de combler par remplage l'étendue située derrière le mur de quai et de relier celui-ci à l'île Navy, de façon à pouvoir disposer d'un espace suffisant pour des fins industrielles et autres. Afin d'avoir un aménagement de voies ferrées suffisant pouvant desservir les môles, on aura besoin de toute l'étendue du front d'eau de St.-Jean-Ouest, à l'est de la Place du Marché. Ceci comporte le remplage de ce qu'on appelle l'Etang du Moulin et l'absorption de la propriété du bac, qu'exploite maintenant la ville de St-Jean, plus aussi celle des propriétés du chemin de fer *Shore Line* qui appartient à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Sur l'étendue de terrain à acheter pour l'établissement de voies ferrées on réservera une bande située tout le long de la place du Marché, pour des fins industrielles.

Le môle que l'on construit en ce moment et pour les fondations duquel on a déjà exécuté une grande excavation, est situé au nord de l'emplacement du môle à construire sur la propriété du bac. Etant donné qu'il faut faire beaucoup d'excavation dans de la roche, les travaux se poursuivent à l'intérieur d'un *cofferdam* qui entoure tout l'ouvrage en construction.

ÉLÉVATEUR

L'élévateur projeté aura une capacité de 3,000,000 de boisseaux, et il sera pourvu de l'équipement le plus moderne pour la manutention du grain à recevoir et à délivrer. Les travaux actuels de construction à cet élévateur permettront un emmagasinage de un million et demi de boisseaux, et lorsque ce sera nécessaire on l'agrandira de façon à ce qu'il puisse contenir 3,000,000 de boisseaux.

On projette de relier le nouvel élévateur aux élévateurs existants afin qu'un navire se trouvant à un poste d'amarrage quelconque du havre, puisse recevoir du grain de l'un ou de l'autre élévateur.

Les travaux confiés par adjudication, sous contrat, ont été activés de façon satisfaisante, et l'on prévoit que l'on pourra très probablement employer l'élévateur à partir du 1er janvier 1931.

RELEVÉ faisant connaître les nationalités et le tonnage net des navires au long-cours qui sont arrivés au port de Saint-Jean durant l'année 1928

Nationalités	Nombre de navires	Tonnage
Américains	64	148,361
Britanniques	192	751,823
Danois	19	25,990
Hollandais	4	4,706
Français	1	2,546
Allemands	9	19,771
Grecs	1	1,941
Italiens	26	89,117
Norvégiens	81	123,711
Suédois	13	14,784
	410	1,182,750

BILAN ÉTABLI POUR LES CINQ DERNIERS MOIS DE 1927

Recettes d'emploitation			$ 34,442 70
Droits de quais	$ 22,276 35		
Droits de havre	5,376 13		
Chem. de fer du havre	207 50		
Loyers	6,582 72		
	$ 34,442 70		
Dépenses d'exploitation		$ 70,689 05	
Hangars et quais	$ 57,607 47		
Traitements, ingénieurs	2,750 10		
Assurance	5,128 91		
Chauffage, etc	850 37		
Téléphones	635 86		
Grue électrique	820 00		
Automobile	2,896 34		
	$ 70,689 05		

BILAN ÉTABLI POUR LES CINQ DERNIERS MOIS DE 1927—*Fin*

Dépenses d'administration	$ 15,467 73		
Traitements des Commissaires	5,000 03		
Salaires, bureau	4,595 82		
Papeterie et impressions	1,050 29		
Mobilier, etc	3,021 45		
Loyer des bureaux	398 00		
Voyages	720 60		
Frais de poste	67 86		
Receptions	204 05		
Eclairage	13 69		
Frais généraux	395 94		
	$ 15,467 73		
Intérêt		41,947 92	
Sur prêts de Banque (Administration)	$ 558 27		
Sur obligations	41,389 65		
	$ 41,947 92		
Déficit net, cinq mois à fin décembre 1927			93,662 00
		$ 128,104 70	$ 128,104 70

BILAN ÉTABLI POUR LES DOUZE MOIS DE 1928

Recettes d'exploitation			$ 304,181 45
Droits de quais	$ 251,423 13		
Droits de havre	19,377 50		
Chemin de fer du havre	898 00		
Levage de marchandises	889 00		
Loyers	28,275 67		
Transporteurs de grain	3,318 15		
	$ 304,181 45		
Dépenses d'exploitation		$ 115,892 87	
Hangars et quais	$ 104,248 27		
Traitements, ingénieurs	4,646 11		
Assurance	41 45		
Chauffage, etc	3,099 70		
Téléphones	1,796 86		
Grue électrique	598 25		
Automobile	641 33		
Compensations, ouvriers	2,103 56		
	$ 115,892 87		
Dépenses d'Administration		$ 27,858 12	
Traitements des Commissaires	$ 10,000 08		
Salaires, bureau	13,425 18		
Papeterie et impressions	750 41		
Mobilier, etc	2,282 29		
Loyer des bureaux	2,072 75		
Voyages	120 00		
Poste	141 59		
Réceptions	302 20		
Eclairage	109 66		
Frais judiciaires	235 35		
Frais généraux	2,983 19		
	$ 27,858 12		
Intérêt		$ 100,031 65	
Sur prêts de banque (Administration)	$ 696 49		
Sur obligations	99,335 16		
	$ 100,031 65		
Bénéfice net: Douze mois à fin décembre 1928		$ 60,308 81	
		$ 304,181 45	$ 304,181 45

RAPPORT DES DOUANES SUR LES ARRIVAGES DES NAVIRES

—	Transatlantiques					Caboteurs		Totaux		
				Sur lest						
	Nombre de navires	Tonnes de registre	Tonnes marchandises	Nombre de navires	Tonnes de registre	Nombre de navires	Tonnes de registre	Nombre de navires	Tonnes de registre	*Tonnes marchandises
1916-17...	449	879,013	377,678	600	461,420	1,919	434,181	2,968	1,774,614	377,678
1917-18...	318	693,801	233,494	663	387,329	1,797	391,921	2,778	1,473,051	233,494
1918-19...	213	470,637	202,043	333	413,037	1,584	355,606	2,130	1,239,280	202,043
1919-20...	264	742,540	269,406	339	364,861	1,531	381,606	2,134	1,489,007	269,406
1920-21...	286	740,045	290,942	535	291,774	1,773	405,108	2,594	1,436,927	290,942
1921-22...	381	823,756	442,426	270	185,862	1,578	350,093	2,229	1,359,711	442,426
1922-23...	388	925,852	501,460	465	269,437	1,876	422,099	2,729	1,617,388	501,460
1923-24...	427	926,310	443,884	502	166,990	1,812	409,015	2,741	1,502,315	443,884
1924-25...	423	969,150	405,533	381	222,892	1,823	426,767	2,627	1,618,809	405,533
1925-26...	464	1,044,742	529,209	394	366,208	1,732	396,342	2,590	1,807,292	529,209
1926-27...	448	1,053,473	507,584	684	461,723	1,813	440,056	2,945	1,955,252	507,584
1927-28...	509	1,097,731	437,152	459	237,797	1,803	382,548	2,771	1,718,076	437,152

*Tonnage marchandises, par caboteurs, inconnu.

RAPPORT DES DOUANES SUR LES NAVIRES EN PARTANCE

—	Transatlantiques					Caboteurs		Totaux		
				Sur lest						
	Nombre de navires	Tonnes de registre	Tonnes marchandises	Nombre de navires	Tonnes de registre	Nombre de navires	Tonnes de registre	Nombre de navires	Tonnes de registre	*Tonnes marchandises
1916-17...	852	1,075,543	1,342,997	78	44,595	1,995	621,265	2,925	1,741,403	1,342,997
1917-18...	803	876,756	1,577,769	73	41,451	1,872	533,975	2,748	1,452,182	1,577,768
1918-19...	438	772,466	1,173,740	64	50,668	1,588	378,872	2,090	1,202,006	1,173,740
1919-20...	527	978,683	1,281,788	85	59,193	1,531	432,749	2,143	1,470,625	1,281,788
1920-21...	679	851,802	843,068	107	61,398	1,826	542,112	2,612	1,455,312	843,068
1921-22...	448	739,792	674,198	118	81,424	1,669	538,467	2,235	1,359,683	674,198
1922-23...	662	955,756	894,540	125	70,161	1,921	587,617	2,708	1,613,534	894,540
1923-24...	697	927,312	858,016	162	84,928	1,897	575,902	2,756	1,588,142	858,016
1924-25...	585	961,545	822,462	122	66,815	1,932	602,198	2,639	1,603,558	822,462
1925-26...	604	1,111,389	860,143	162	103,447	1,779	577,716	2,545	1,792,552	860,143
1926-27...	749	1,404,972	1,204,974	206	112,104	1,976	616,641	2,931	2,133,717	1,204,974
1927-28...	594	1,004,897	972,409	239	66,571	1,950	662,300	2,783	1,733,768	972,409

*Tonnage, marchandises, par caboteurs, inconnu.

REMARQUE.—Lorsqu'un transatlantique quitte Saint John pour faire escale à Halifax il est dit "caboteur" et les douanes ne prennent pas note de son tonnage.

RÉSUMÉ CONCERNANT LE GRAIN MANUTENTIONNÉ EN 1928

1928	Reçus—boisseaux			Délivrés—boisseaux		
	Grain canadien	Grain américain	Total	Grain canadien	Grain américain	Total
Janvier	1,198,441	2,571,032	3,769,473	1,071,382	2,652,331/40	3,723,713/40
Février	2,047,399	1,729,960	3,777,359	1,960,503	2,220,652	4,181,155
Mars	2,689,348	1,579,211	4,268,559	2,670,136	1,787,058	4,457,194
Avril	1,820,361	801,424	2,621,785	2,352,082	921,975	3,274,057
Mai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Juin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Juillet	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Août	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Septembre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Octobre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Novembre	358,796	706,680	1,065,476	5,600	75,900	81,500
Décembre	3,183,018/40	4,136,482	7,319,500/40	2,963,838/40	4,530,311	7,494,149/40
	11,297,363/40	11,524,789	22,822,152/40	11,023,541/40	12,188,227/40	23,211,769/20

BUREAU D'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR

RAPPORT DU PRÉSIDENT FRANK MCDONELL, *M.E.I.C.*

ASSEMBLÉES DU BUREAU

Durant l'année budgétaire le bureau a, comme d'habitude, tenu des assemblées pour s'occuper de l'administration et de la réglementation concernant l'inspection des bateaux à vapeur, pour considérer les aptitudes et les connaissances des candidats aux emplois d'inspecteurs des bateaux à vapeur et pour approuver les plans des coques, des machines, des chaudières et des équipements des navires soumis à l'inspection.

EXAMENS DES MÉCANICIENS

Durant l'année budgétaire, 305 candidats, qui désiraient obtenir des brevets de capacité, ont été brevetés mécaniciens de la marine. De plus, on a délivré 69 brevets de mécaniciens au titre temporaire, et 26 brevets pour mécaniciens de moteurs.

Ci-après nous annexons la liste, pour l'année budgétaire, du personnel d'inspection des bateaux à vapeur, et un tableau qui montre le nombre des inspections qui ont été faites, le montant des droits encaissés, etc.

PERSONNEL employé par le gouvernement du Dominion du Canada, pour l'inspection des bateaux à vapeur, durant l'année budgétaire terminée le 31 mars 1929; nombre des inspections faites; et montant des droits perçus, etc.

INSPECTEURS DE BATEAUX À VAPEURS LES PLUS HAUTS GRADÉS

Noms des inspecteurs	Bureaux principaux	Divisions
N. A. Carrie	Halifax, N.-E.	Nouvelle-Ecosse.
P. W. Lyon	Toronto, Ont.	Ontario ouest, Toronto, Collingwood et Midland.
H. G. Robinson	Vancouver, C.-B.	Colombie Britannique.

INSPECTEURS AGISSANT À DOUBLE TITRE

A. I. Ross	Halifax, N.-E.	Nouvelle-Ecosse.
S. J. Hill	Halifax, N.-E.	Nouvelle-Ecosse.
C. E. Dalton	St. John, N.-B.	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.
J. A. Samson	Québec, P.Q.	Québec.
F. X. Hamelin	Sorel, P.Q.	Sorel.
J. H. Fontaine	Montréal, P.Q.	Montréal.
*F. Bridges	Montréal, P.Q.	Montréal.
S. Gruzelier	Montréal, P.Q.	Montréal.
B. Mantrop	Kingston, Ont.	Kingston.
J. J. Moffatt	Toronto, Ont.	Toronto.
A. K. Venables	Toronto, Ont.	Toronto.
W. P. Craig	Toronto, Ont.	Toronto.
W. L. MacKenzie	Midland, Ont.	Midland.
R. C. Blyth	Collingwood, Ont.	Collingwood.
W. J. Vigars	Port Arthur, Ont.	Port Arthur.
A. Farrow	Vancouver, C.B.	Colombie Britannique.
T. M. Stephen	Vancouver, C.B.	Colombie Britannique.
J. T. Mathews	Vancouver, C.B.	Colombie Britannique.
J. Brydon	Vancouver, C.B.	Colombie Britannique.
J. T. Edmond	Victoria, C.B.	Colombie Britannique.

INSPECTEURS DES CHAUDIÈRES ET MACHINES

D. J. Stevens	Halifax, N.-E.	Nouvelle-Ecosse.
J. T. Graham	Montréal, P.Q.	Montréal.

*Le 10 juillet 1928 M. Bridges quitta le service de l'inspection des bateaux à vapeur, ayant été nommé surintendant du chantier de construction de navires, du Gouvernement, à Sorel.

INSPECTEURS DES COQUES ET DE L'ÉQUIPEMENT

Noms des inspecteurs	Bureaux principaux	Divisions
D. K. O'Brien	Halifax, N.-E	Nouvelle-Ecosse.
Capt. W. R. Bennett	St. John, N.B	Nouveau Brunswick et Ile du Prince-Edouard.
J. C. Beaudoin	Québec, P.Q	Québec
M. R. Davis	Kingston, Ont	Kingston.
A. A. Young	Toronto, Ont	Toronto.
E. M. Sleigh	Vancouver, C.B	Colombie Britannique.

INSPECTEURS DES PALANS

D. K. O'Brien	Halifax, N.-E	
J. M. Martin	St. John, N.-B	
A. Duval	Montréal, P.Q	

TABLEAU indiquant le nombre des inspections qui ont été faites, les droits perçus, etc., durant l'année terminée le 31 mars 1929

Divisions	Nombre d'inspections faites et tonnage brut des navires inspectés				Nombre des navires non inspectés et leur tonnage brut		Nombre total des navires soumis à l'inspection lorsque en service et leur tonnage brut		Nombre des navires ajoutés à la flotte de la Puissance, et leur tonnage brut		Nombres des navires perdus, démolis ou détruits, et leur tonnage brut		Montants des droits perçus	
	Navires enregistrés ou armés dans la Puissance		Navires enregistrés ou armés ailleurs											
	Nombre	Tonnage brut	Nombre	Tonnage brut	Nombre	Tonnage brut	Nombre	Tonnage brut	Nombre	Tonnage brut	Nombre	Tonnage brut	Pour inspections	Pour examens des mécaniciens
													$	$
Halifax	156	184,598	13	47,869	24	28,909	193	261,376	3	902	7	4,843	15,951 04	216 00
St-John	64	40,112	2	4,108	27	5,987	93	50,207	3	1,394	2	150	4,477 50	45 00
Québec	64	50,891	.....	.....	11	4,543	75	55,434	3	14,249	.....	.....	6,465 00	95 00
Sorel	112	51,659	.....	.....	10	3,304	122	54,963	2	237	8	1,832	6,190 00	135 00
Montréal	172	179,185	6	33,328	55	56,486	233	268,999	10	10,089	2	90	16,962 30	460 00
Kingston	121	141,339	5	434	.....	.....	126	141,773	4	8,031	1	1,854	12,510 00	173 00
Toronto	181	181,068	49	63,013	20	4,817	250	248,898	6	7,737	12	4,124	18,384 92	97 00
Midland	74	75,885	6	131	17	1,093	97	77,109	4	342	7	3,103	6,100 00	192 00
Collingwood	105	64,741	1	1,575	23	1,698	129	68,014	2	780	3	101	6,130 00	47 00
Port-Arthur	100	107,754	.....	.....	75	3,344	175	111,098	3	70	.....	.....	8,415 00	82 00
Vancouver	275	124,275	8	85,607	80	16,450	363	226,332	7	1,762	9	3,708	18,684 25	281 00
Victoria	70	62,272	13	32,177	21	92,431	104	186,880	3	4,775	2	1,363	6,443 20	27 00
Totaux	1,494	1,263,779	103	268,242	363	219,062	1,960	1,751,083	50	50,368	53	21,168	126,713 21	1,850 00

SERVICE DE LA RADIO

Rapport de son directeur M. C. P. Edwards, O.B.E., F.R.I.E., A.M.E.I.C.

NOMBRE DES STATIONS DE RADIO DU DOMINION

Au 31 mars 1929, le nombre total des stations de radio possédant une licence, et étant employées dans le Dominion et sur les navires y étant enregistrés était comme suit:

Stations côtières	30
Stations radiogoniométriques	11
Stations radiophares	8
Stations radiophoniques	4
Stations terrestres	1
Stations à bord de navires de l'Etat	37
Stations commerciales à bord de navires marchands	296
Stations d'aéro	2
Stations côtières limitées	3
Stations commerciales publiques	4
Stations commerciales privées	98
Stations commerciales privées de radiofiffusion	79
Stations d'amateurs: pour radiodiffusion	12
Ecoles de radio	5
Stations d'essais	46
Stations d'amateurs: pour essais	584
Stations privées de réception (y compris 472 licences délivrées gratis à des aveugles)	297,398
Total	298,618

LICENCES

Conformément aux dispositions de l'article 3 de la Loi concernant la radiotélégraphie, chapitre 43 des Statuts de 1913, chaque poste de T.S.F., soit d'émission, soit de réception, doit posséder une licence octroyée par le ministre de la Marine et des Pêcheries. Ces licences sont délivrées par le service de la radio, conformément aux règlements concernant la radiotélégraphie, règlements dont on peut se procurer des exemplaires en s'adressant au ministère—prix 10 cents (10c.).

DROITS À PAYER POUR L'OBTENTION DES LICENCES

Les montants des droits qu'il faut payer annuellement pour l'obtention des licences de T.S.F., que délivre le ministre de la Marine et des Pêcheries, sont les suivants:—

1. Station côtière limitée	$ 50 00
2. Station commerciale publique	50 00
3. Station commerciale privée	10 00
4. Station d'essais	5 00
5. Station d'amateur: pour essais	2 50
6. Station de radiodiffusion—commerciale privée	50 00
7. Station de radiodiffusion—Amateur	10 00
8. Station privée pour réception	1 00
9. Station technique ou d'école de radio	5 00
10. Station à bord d'un navire	10 00
11. Station d'aéronef	10 00

STATIONS CÔTIÈRES DE L'ÉTAT

Par l'expression "station côtière", on désigne une station de T.S.F. établie sur la côte pour communiquer avec les navires en mer. La très grande ligne côtière du Canada exige un grand nombre de stations à même d'atteindre les bâtiments qui se trouvent sur toutes les côtes du pays et leurs abords. En tout on dispose de cinquante-quatre stations côtières réparties comme suit:—

Côte de l'Est (y compris 6 radiophares	24
Grands lacs (y compris 1 radiophare)	9
Côte du Pacifique (y compris 1 radiophare)	15
Baie et détroit d'Hudson	6
	45

Les stations côtières, de par leurs positions, constituent pour ainsi dire deux chaînes de stations, l'une qui s'étend de Vancouver à Prince-Rupert sur la côte du Pacifique, et l'autre qui s'étend de Port-Arthur à la côte de l'océan Atlantique à l'Est. Pour les fins de l'administration cet ensemble de postes comporte trois divisions, savoir:—celle de la côte du Pacifique, des Grands Lacs et de la côte de l'Est. Les postes ou stations de la division des Grands Lacs communiquent avec ceux de la division de l'Est, mais il n'existe pas de communication directe par T.S.F., entre les Grands Lacs et la côte du Pacifique.

Dix-neuf des postes susdits situés sur la côte Est et sur les Grands Lacs sont exploités en vertu d'un contrat qui a été passé entre la Compagnie Canadienne Marconi et le ministère, les autres 34 postes: de la côte Est, de la côte Ouest et de la baie d'Hudson, sont exploités sans intermédiaire par le ministère.

Le but principal visé relativement à l'organisation des postes côtiers, est de permettre à tout navire se trouvant dans un rayon de 500 milles de la côte canadienne, de pouvoir instantanément communiquer par radio avec elle. Ces postes sont maintenus en service sans discontinuer 24 heures par jour, et 365 jours par an. Durant l'année ils ont en tout reçu ou émis 8,942,945 mots.

AIDE QUE LA T.S.F. DONNE AUX NAVIGATEURS

Deux fois par jour, à des heures signalées d'avance, 8 stations de la côte Est, 7 des Grands Lacs et une sur la côte Ouest radiodiffusent des renseignements aux navigateurs concernant le temps et les dangers que court la navigation, etc. En outre, des renseignements urgents, tels qu'avis de bourrasques, etc., sont radiodiffusés immédiatement après leur arrivée. A cet égard les avis aux navigateurs donnent les détails relatifs aux heures de la radiodiffusion, aux indicatifs d'appel, et aux longueurs d'ondes, etc.

AIDE QUE LA RADIOTÉLÉPHONIE DONNE AUX NAVIGATEURS

Sur la côte Est on a inauguré un service radiatéléphonique pour les pêcheurs.

Trois stations sont employées dans ce but: Louisbourg (VAS), bateau-feu d'Halifax (VCX) et Saint-Jean, N.-B. (CFBO). Louisbourg emploie un transmetteur radiotéléphonique de 4,000 watts, et transmet quotidiennement sur 434.8 mètres à 3 heures m. et 12 heures, midi, T.F.H.E., faisant connaître aux pêcheurs les prévisions du temps, les avis de tempêtes et un résumé des prix de vente du poisson, ainsi que la quantité d'appâts disponible sur divers points, et d'autres renseignements généraux intéressant les pêcheurs.

La puissance de cette station permet d'atteindre les bâtiments de pêche, même à l'est des Grands Bancs.

La station du bateau-feu d'Halifax émet sur 434.8 mètres tous les jours à 7 heures m. et 12.30 s. T.F.H.E. Elle a une portée d'environ 150 milles, et donne aux pêcheurs les mêmes renseignements que celle de Louisbourg.

La station CFBO de Saint-Jean fait connaître aux pêcheurs de la baie de Fundy, les prévisions du temps et les avis de tempêtes à 7 heures m. et 11 heures m. tous les jours, T.F.H.E., en employant une onde de 337.1 mètres.

Dans l'été de 1929 ce service sera augmenté en employant le V.G.C. *Arras* (CGFD) qui accompagnera la flotte de pêche, et qui, tous les jours, à 6.0 a.m. T.F.E., radiodiffusera téléphoniquement sur une longueur d'ondes de 434.8 mètres, les prévisions du temps et les avis de tempêtes, et un message destiné aux pêcheurs de la même teneur que celui de Louisbourg à 1.30 s., T.F.E. Service quotidien sur une portée approximative de 150 milles.

La radiodiffusion faite par cette série de stations peut être entendue de tous les points le long de la côte de l'Atlantique, comme aussi sur les bancs où pêchent des navires canadiens.

SIGNAUX HORAIRES

Côte de l'Est

Chebucto Head.—Quotidiens, sauf le dimanche, à 2 heures s. T.M.G. sur 600 mètres.

Ce service sera amplifié par l'addition de la station radiotélégraphique de longue portée de Louisbourg.

Côte de l'Ouest

Gonzales Hill.—Deux fois par jour à 10 heures m. et 7 heures s. T.F.H.P. sur 900 mètres.

Estevan.—Deux fois par jour à 10 heures m. et 7 heures s. T.F.H.P. sur 600 mètres.

PATROUILLE DU DÉTROIT DE CABOT, GOLFE DU ST-LAURENT, DURANT LE PRINTEMPS

Le service de patrouille que l'on fait chaque année dans le détroit de Cabot, à l'ouverture de la navigation, a commencé cette année le 14 avril, et a été confié aux brise-glace *Mikula* et *Montcalm.*

Les navires qui font la patrouille, croisent dans le voisinage des eaux du détroit de Cabot, observant l'état des glaces, et le navire qui commande reçoit à quelques heures d'intervalle, de tous les paquebots à l'atterrissage ou gagnant la mer et de tous les postes de T.S.F. et de signaux, un rapport détaillé sur l'état de la glace dans les divers parages. Ces rapports ainsi que les observations recueillies par les bâtiments de patrouille, sont annotés et analysés, et d'après les résultats ainsi obtenus, on diffuse des messages qui donnent un aperçu de l'endroit où se trouvent les glaces et de leur dérive. Ils avisent les navires quant à la meilleure route à suivre. Ces renseignements sont diffusés quatre fois par jour par le bâtiment de patrouille, qui emploie l'indicatif d'appel VCQP

La station côtière de radio à Nord Sydney (VCO) et celle de Grindstone (VCN) copient ces messages et sont prêtes à les transmettre aux navires qui en font la demande.

En outre, les stations suivantes radiodiffusent un bref résumé du susdit message:—

Stations	T.G.M.	Longueur d'ondes
Louisbourg—VAS	04·00 16·00	2,800 O.C.
Cap Race—VCE	02·15 14·15	600 étincelles

On fait connaître à tout navire avec lequel on communique—l'endroit où il pourrait trouver de la glace, d'après la route qu'il suit et la nature de cette glace, et on lui suggère la meilleure route à suivre.

Cette année les bâtiments de patrouille ont radiodiffusé le nombre de mots suivant:—

Mikula	32,246
Montcalm	7,348
	39,594

Le service de patrouille cessa le 21 mai 1929.

STATIONS OU POSTES RADIOGONIOMÉTRIQUES

Durant l'année on a exploité sans interruption 8 postes radiogoniométriques: 7 sur la côte Est et 1 sur la côte Ouest. Ces postes se tiennent *"constamment sur le qui-vive"*, et sur demande font connaître gratis aux navires, par T.S.F., le relèvement de leur position.

Les postes radiogoniométriques canadiens continuent à jouir d'une bonne réputation quant à leur efficacité et à l'exactitude des renseignements qu'ils irradient. Durant l'année on a reçu de navigateurs, de nombreuses lettres de félicitations à cet égard.

Le nombre de relèvements qui ont été donnés par les divers postes, varie d'un mois à l'autre, vu qu'il dépend beaucoup de l'état atmosphérique. La moyenne mensuelle des relèvements fournis continue à augmenter, et elle a passé de 2,800 par mois l'année dernière, à 3,150 par mois cette année.

RELÈVEMENTS FOURNIS EN 1927-1928

Stations	Relèvements
Cap Chebucto, N.-E.	7,052
Canso, N.-E.	5,232
Yarmouth, N.-E.	5,158
Ile St-Paul, N.-E.	3,715
Cap Race, Terre-Neuve	10,122
St-Jean, N.-B.	1,636
Pointe Pachena, C.-B.	3,336
Belle-Isle, Terre-Neuve	1,537
Total	37,788

RADIOPHARES

Il existe actuellement environ 362 navires fréquentant les eaux des ports canadiens qui possèdent des appareils radiogoniométriques.

Le ministère dispose de huit radiophares, situés: au cap Bauld, T.-N.; à la pointe Heath (bateau-phare); cap Ray, T.-N.; Bateau-phare, Halifax; Ile Seal, N.-E.; Bateau-phare, Lurcher; Haut fond S.-E. lac Erié (nouveau); Rochers Race, Ile Vancouver (nouveau).

Récemment on a conçu un nouveau type de radiophares dont six ont été délivrés par la compagnie *Canadian Marconi,* à qui l'on avait adjugé leur construction. Les nouveaux radiophares ont une puissance d'antenne de 200 watts et une portée assurée d'environ 75 milles. Ils diffèrent des anciens radiophares du fait qu'ils sont entièrement automatiques, quant à leur fonctionnement, et qu'ils n'ont pas à compter, pour la puissance, sur les machines d'un signal de brume.

Les anciens radiophares étaient employés seulement par temps de brouillard, alors que les nouveaux sont actionnés une fois par heure, nuit et jour, et continuellement par temps de brouillard.

Le contrôle de ces appareils dépend d'une horloge directrice qui, en établissant des contacts électriques en série convenable et à des intervalles réguliers, met en mouvement la machine, les générateurs du moteur, le transmetteur lui-même et commande la période durant laquelle les signaux doivent être envoyés automatiquement dans l'espace. Ce nouveau radiophare qui résulte de plusieurs années d'expériences relatives à l'exploitation des radiophares, est maintenant adopté comme prototype du genre.

Actuellement il est admis que les appareils radiogoniométriques à bord des navires constituent des aides régulières à la navigation; aussi entrevoit-on l'augmentation du nombre des radiophares.

Les personnes non initiées aimeront peut-être à savoir qu'il existe une différence entre un radiophare et une station radiogoniométrique, savoir: dans le cas d'un radiophare le navire doit être pourvu d'appareils radiogoniométriques qui lui permettent de prendre ses propres relèvements, tandis que dans le cas d'une station radiogoniométrique située sur la côte, un navire quelconque pourvu d'appareils de T.S.F., peut obtenir son relèvement en s'adressant à l'opérateur de la station qui le lui fait connaître par T.S.F.

Le premier des radiophares dont nous venons de parler se trouve à Seal Island, N.-E., et il aidera les navires qui se rendent à la baie de Fundy et en Nouvelle-Ecosse ou vice versa.

Au cours de la prochaine année budgétaire on installera dix nouveaux radiophares qui seront situés aux endroits suivants:—

Golfe du St-Laurent.	Grands Lacs.	Côte Ouest.
Pointe des Monts	Main Duck	Ile de l'Entrée
Pointe de l'Ouest, Anticosti	Long Point	Ile Green
Cap Whittle	Ile Michipocoten	Langara
	Cove Island	

En outre des facilités de relèvement susmentionnées les bâtiments peuvent faire des relèvements grâce à la coopération gratuite des postes côtiers que possède notre service de T.S.F. le long de la côte. Durant l'année dernière nos stations côtières ont répondu à 4,133 demandes de signaux relatives à la radiogoniométrie.

DE LA RELATION QUI EXISTE ENTRE LA T.S.F. QUI AIDE LA NAVIGATION ET LES ASSURANCES MARITIMES

Dans le but d'éviter tout danger aux bâtiments qui fréquentent les eaux territoriales canadiennes, notre service a créé un système d'aide à la navigation par sans-fil, que les navigateurs déclarent supérieur à tout ce qui existe ailleurs dans cet ordre de choses.

Le système dont nous parlons qui débuta par quatre stations radiogoniométriques initiales établies et mises en service durant la grande guerre, a été augmenté par la construction de nouvelles stations que l'on a établies sur des points stratégiques et par une chaîne de radiophares dont profitent les navires qui possèdent à bord des appareils radiogoniométriques.

Le service complet dont nous parlons est entretenu à grands frais par le Ministère, aussi sommes-nous heureux de pouvoir reproduire ici un extrait du rapport du Comité Impérial de la Marine Marchande qui fait connaître que la valeur de ces aides à la navigation par sans-fil est reconnue, et qu'en conséquence, aucune prime additionnelle d'assurance ne sera exigée des navires se rendant à St-Jean, N.-B., ce qui n'était pas le cas jusqu'ici:—

"5. Durant les cinq dernières années le Ministère de la Marine canadienne nous a fourni des renseignements concernant le brouillard de la baie de Fundy et il a complété jusqu'à date, la liste des aides à la navigation, qu'il a installées dans la baie et ses abords. On trouvera ces renseignements sous forme de tableaux aux appendices III et IV.

Il est probable que les améliorations dont on a doté la radiogoniométrie, et le fait que celle-ci est offerte gratis aux navires sont cause que durant les quatre dernières années, les accidents maritimes ont été relativement insignifiants.

6. Etant donnés les faits que nous venons de mentionner le 'Joint Hull Committee" a décidé de recommander aux intéressés de ne demander aucune prime additionnelle aux navires allant à Saint-Jean, pourvu qu'ils soient convenablement pourvus et équipés d'appareils radiogoniométriques. On nous a fait connaître que cette recommandation a été soumise à l'*"Institute of London Underwriters"*, la *"Liverpool Underwriters' Association"* et la *"Lloyd's Underwriters' Association"* qui l'ont acceptée. En conséquence, on a décidé d'ajouter la remarque suivante à l'Entente Nord Américaine (1929):—

"Remarque.—On n'exigera aucune prime additionnelle des navires faisant escale à Saint-Jean, N.-B., s'ils sont convenablement pourvus et équipés d'appareils de radiogoniométrie."

(N.B.—Cet amendement à l'entente intervenue est antidaté du 1er mai 1929.)

7. Il nous semble que ceci règle raisonnablement la question. Les assureurs ont exprimé le désir que les stations de T.S.F. situées dans la baie de Fundy prennent note de tous les navires à destination de Saint-Jean, N.-B., ou en provenant, ayant demandé des instructions concernant la radiogoniométrie, et ce, afin de pouvoir établir des statistiques et publier périodiquement des renseignements s'y rapportant. Si le gouvernement canadien jugeait à propos de diriger la compilation de telles données et la publication des renseignements recueillis, nous croyons qu'ils seraient précieux lorsque, dans l'avenir, des questions seront soulevées relatives à la navigation par temps de brouillard."

SERVICE DE LA MARINE MARCHANDE

Chacun de nos 30 postes côtiers reçoit des navires ou leur envoie des messages commerciaux, et, en outre, quatre de nos postes radiogoniométriques—Belle-Isle, Yarmouth, Chubucto-Head et Saint-Jean—ajoutent à leur service de radiogoniométrie l'émission ou la réception des messages commerciaux.

Sur la côte de l'Atlantique le service de longue distance avec les navires est fourni par le poste licencié de Louisbourg, N.-E., qui est possédé et exploité par la compagnie Canadienne Marconi; et sur la côte du Pacifique il est fourni par le poste du gouvernement à Estevan, île Vancouver. La comptabilité des profits réalisés par ces postes montre que les messages commerciaux de T.S.F. conti-

nuent à passer des stations côtières peu puissantes et à ondes courtes, aux stations de grande puissance et à ondes longues, ces dernières étant mieux équipées et se prêtant mieux à l'émission et à la réception rapides de ce genre de messages.

SERVICE DE LA RADIOTÉLÉPHONIE, ÉTABLI POUR LES PETITS NAVIRES SUR LA CÔTE DU PACIFIQUE

Le service de la radiotéléphonie a durant la dernière année fourni des résultats satisfaisants et on n'a qu'à s'en louer. Les postes de radiotéléphonie dont il s'agit sont situés à terre: à Vancouver (Bourse des Marchands), à l'île Merry, à la baie Alert et au cap Lazo.

En outre, pour les communications téléphoniques entre les navires et la côte Ouest, on se sert des 4 postes radiotéléphoniques du service de sauvetage de la vie humaine, lesquels sont situés à Banfield, au cap Beale, à la Pointe Pachena et à Carmanah sur l'île de Vancouver. Jusqu'ici on a muni environ 49 remorqueurs et autres petits bateaux d'appareils récepteurs de téléphonie sans fil. Les appareils qui se trouvent à bord des remorqueurs sont manipulés par le capitaine ou le mécanicien, et la plupart ont été instalés par une compagnie qui les loue et en assure le fonctionnement. Le nombre des appels radiotéléphoniques payés dont on eut à s'occuper a été de 12,540.

APPAREILS QUE LES NAVIRES PEUVENT EMPLOYER EN CAS D'URGENCE

A la suite d'une entente avec les intéressés, les postes côtiers du ministère demandent par T.S.F. aux bâtiments canadiens et à certains bâtiments britanniques qui se trouvent en mer, d'employer à titre d'essai, sur appel des postes, les appareils que les navires sont tenus d'employer en cas d'urgence.

NOMBRE DE NAVIRES, QUI SUR DEMANDE, ONT MANŒUVRÉ LEURS APPAREILS D'URGENCE, EN 1928-29

Total	381
Insuccès	Néant
Temps moyen employé pour changer d'appareils	11·08 secs.
Temps accordé	30 secs.

SERVICE DE L'EXPLOITATION

Ce service de l'administration du radio s'occupe de la préparation, de la reddition et de la perception des comptes pour les messages commerciaux, échangés entre les navires et la côte et entre les postes, ayant passé par les postes et les navires du département. Ce même service s'occupe aussi de l'apurement, de la reddition et de la perception des comptes internationaux dus à diverses compagnies exploitant la télégraphie sans fil, et à des administrations étrangères quant aux messages de T.S.F. échangés par voie de navires étrangers et des postes côtiers canadiens, comme aussi relativement à ceux échangés entre des navires canadiens et des postes de l'étranger.

Le nombre des comptes d'exploitation de la T.S.F., dont ce service a eu à connaître, a été de 150,000 qui ont représenté la somme de $188,000 de droits.

MESSAGES CONFIÉS AU SERVICE DES POSTES CÔTIERS

Le nombre total des mesages et des mots télégraphiés par sans-fil durant l'année terminée le 31 mars 1929 (y compris les retransmissions) a été comme suit:—

—	Messages	Mots
Côte de l'Est	178,465	3,268,485
Grands Lacs	35,144	500,739
Côte de l'Ouest	219,170	4,284,775
Baie et détroit d'Hudson	23,460	888,946
	456,239	8,942,945

Le service de T.S.F. de la côte de l'est (exploité en partie par la compagnie canadienne Marconi en vertu d'un contrat et en partie par le ministère) accuse, par comparaison à l'année dernière, une augmentation de 22,355 messages, et une augmentation de 492,742 mots.

Le service pour les Grands Lacs (exploité directement par la compagnie canadienne Marconi en vertu d'un contrat) accuse une augmentation de 2,298 messages, et une augmentation de 22,157 mots.

Le service de la côte de l'ouest (exploité par le ministère) accuse une augmentation de 13,404 messages, et une augmentation de 220,013 mots.

Le système de la baie et du détroit d'Hudson (exploité par le ministère) accuse une augmentation de 14,038 messages, et une augmentation de 512,276 mots.

Augmentation totale 52,095 messages et 1,247,188 mots.

RECETTES

Les recettes totales nettes de la radio encaissées par le service de la radio durant l'année, provenant de toutes sources, ont été de $352,178.43 contre $316,-582.74 en 1927-28, soit une augmentation de $35,595.69. Ces recettes se répartissent comme suit:—

Recettes d'exploitation—		
Côte de l'Est	$ 7,555 88	
Grands Lacs	1,067 27	
Côte de l'Ouest	66,339 42	
Baie et détroit d'Hudson	4,605 31	
		$ 79,567 88
Autres recettes—		
Droits de licences	272,249 55	
Droits d'examens	361 00	
		272,610 55
		$ 352,178 43

L'exploitation de la T.S.F. sur la côte de l'est accuse une augmentation de $1,056.44; sur les Grands Lacs, une augmentation de $285.13 et sur la côte de l'ouest, une augmentation de $7,210.26, soit une augmentation totale des recettes d'exploitation de $13,157.14.

Les droits de licence accusent une augmentation de $22,562.55 et les droits d'examens une diminution de $124 soit un revenu net (d'autre source) en augmentation de $22,438.55.

INSPECTIONS

Comme d'habitude on a appliqué la loi concernant la radiotélégraphie et nul n'a éludé ou essayé d'éluder les dispositions de l'article 7 de la loi (Statuts revisés du Canada, 1929, chap. 195) qui exige un équipement de radiotélégraphie à bord des vapeurs à passagers. Du moins n'a-t-on reçu aucun rapport à cet effet.

Actuellement il y a des inspecteurs à Victoria, Vancouver, Winnipeg, Calgary, Regina, Toronto, Hamilton, London, Kitchener, Ottawa, Halifax, Montréal, Québec et Saint-Jean.

Ces inspecteurs, en outre de l'inspection de tous les navires et de tous les postes licenciés dans leurs districts, sont chargés de faire subir des examens aux opérateurs qui désirent obtenir des certificats de capacité. Tous les postes à terre sont inspectés au moins une fois par an, et aussi tous les navires qui entrent dans les ports canadiens. Ils s'occupent aussi de la surveillance de la radiodiffusion, et c'est là une des parties les plus considérables de leurs devoirs.

La ligne de conduite adoptée par le ministère relativement à l'emploi d'amateurs qualifiés qui "agissent pendant une partie du temps dont ils disposent" afin de surveiller l'exploitation de la T.S.F. dans de petites localités, et à aider

les inspecteurs permanents dans les grands centres, continue à donner des résultats satisfaisants. Ces inspecteurs, pour "partie de leur temps", ne reçoivent qu'un petit salaire de $15 à $30 par mois; ils se trouvent aux endroits suivants:

Nouvelle-Ecosse.—Halifax (Dartmouth), (vacant), Glace Bay et Sydney, N.-E., et district.

Ile du Prince-Edouard.—Charlottetown et Summerside.

Nouveau-Brunswick.—St. John, Moncton et Fredericton, N.-B.

Québec.—Montréal, Saint-Lambert, Québec (vacant), Sherbrooke (vacant) et Trois-Rivières.

Ontario.—Brantford, Fort William, Port Arthur, Hamilton, Kingston, Peterborough, Sarnia, Toronto (2), Windsor, Chatham, North Bay (vacant), Sault Sainte-Marie, Kenora, Keewatin, Oshawa, Ste. Catharines (vacant), Niagara Falls (vacant) et Gananoque (vacant).

Manitoba.—Brandon et Winnipeg.

Saskatchewan.—Moose Jaw, (vacant), Saskatchewan et Prince-Albert.

Alberta.—Calgary, Edmonton (vacant) et Lethbridge.

Colombie britannique.—Vancouver et Kamloops (vacant) et Prince-Rupert (vacant).

Yukon.—Dawson.

Le nombre d'inspections faites durant l'année budgétaire a été de:—

Postes côtiers et de l'intérieur	146
Postes sur les navires	2,239
Postes d'essais, pour amateurs, et stations privées de réception	20,205
Total	22,990

EXAMEN POUR L'OBTENTION DE CERTIFICATS DE CAPACITÉ EN RADIOTÉLÉGRAPHIE

La sécurité de la vie humaine et des biens mobiliers en mer exige l'emploi d'opérateurs capables à bord des navires et dans les postes côtiers, cependant que la question du brouillage exige un personnel tout aussi compétent relativement aux postes d'amateurs et à terre. En conséquence, les règlements concernant la télégraphie sans fil exigent que tous les opérateurs doivent faire preuve, à la satisfaction du ministre, qu'ils sont capables de manipuler les appareils du poste de la catégorie qu'ils exploitent. Pour les postes plus importants les opérateurs doivent posséder des certificats de première, de seconde classe, ou de toute autre classe que l'on peut exiger, tandis que dans le cas de postes de moindre importance, qui en toute probabilité, ne peuvent donner lieu à du brouillage, les opérateurs doivent prouver à la satisfaction d'un inspecteur de T.S.F. qu'ils sont capable de manipuler leurs appareils de façon satisfaisante.

On a examiné durant l'année cent quarante et un opérateurs qui désiraient obtenir des certificats de capacité en T.S.F. commerciale; cinquante-quatre de ces opérateurs étaient réexaminés. Sur le nombre total de ces candidats quatre-vingt-quatre ont subi leur examen avec succès et cinquante-sept ont échoué.

Quarante-huit détenteurs de certificats ont été examinés relativement à des parties additionnelles d'appareils qui avaient été ajoutées à leur équipement: quarante-trois d'entre eux subirent leur examen avec succès et cinq échouèrent.

On a aussi examiné cent un candidats qui désiraient obtenir des certificats d'amateurs de T.S.F.: cent réussirent et un échoua.

Jusqu'à la fin de mars 1929, le ministère a délivré deux mille deux cent quatre-vingt-seize certificats de capacité en radio.

DROITS D'EXAMENS

1. Certificat extra de 1re classe	$	5 00
2. Certificat de 1re classe		2 50
3. Certificat de 2e classe		1 00
4. Certificat de 3e classe		1 00
5. Certificat pour essais		2 50
6. Certificat d'amateur		0 50
7. Certificat d'urgence, toutes classes		5 00
8. Radiotéléphonie, certificat pour		2 50

RADIODIFFUSION

La réception de la radio a été dans son ensemble un peu meilleure au cours de l'année sous revue, qu'en 1927-28, principalement durant l'hiver.

Au cours de l'année on a octroyé des licences à quatre-vingt-neuf stations de radiodiffusion.

Stations actives	71
Stations fantômes	14
Stations inactives	4
	89

(Une licence pour station fantôme est une licence qui autorise son détenteur à employer les appareils d'un poste existant, disposant d'un signal d'appel spécial dont se sert la station fantôme.)

Le nombre total des licences délivrés durant l'année pour des appareils récepteurs fut de 297,398, soit une augmentation de 28,978, et le revenu net provenant des droits de licences de radiodiffusion, déduction faite des commissions consenties aux marchands d'appareils de radio, au ministère des Postes, pour la vente des licences, et du subside de $9,644,501 payé à la province du Manitoba relativement à la station CKY Winnipeg (50 cents relativement à chaque licence délivrée dans le Manitoba) fut de $266,307.05.

NÉGOCIATIONS AVEC LES ÉTATS-UNIS, RELATIVEMENT AUX LONGUEURS D'ONDES DE RADIODIFFUSION

Les négociations entreprises avec le gouvernement des Etats-Unis en février 1927, dans le but d'obtenir l'abandon, en faveur du Canada, de chenaux additionnels employés par les stations de radiodiffusion des Etats-Unis ayant échoué, il n'est survenu aucun changement quant aux fréquences qu'emploient les stations canadiennes, ces longueurs d'ondes sont comme suit:

Employées par le Canada et les Etats-Unis conjointement:	Employées exclusivement par le Canada:
1210 K/C—247·9 M	1030 K/C—291·3 M
*1200 K/C—250 M	960 K/C—312·5 M
1120 K/C—267·9 M	910 K/C—329·7 M
1010 K/C—297 M	840 K/C—357·1 M
930 K/C—322·6 M	730 K/C—411·0 M
890 K/C—337·1 M	690 K/C—434·8 M
880 K/C—340·9 M	
780 K/C—384·6 M	
630 K/C—476·2 M	
600 K/C—500 M	
580 K/C—517·2 M	

* (Amateur.)

Une communication officielle ayant été adressée par le Ministère au Bureau International à Berne à l'égard de cette question, à notre demande cette correspondance fut communiquée par le Bureau à toutes les nations le 1er février 1929. Suit la teneur du document:

"La question de répartir les fréquences de la bande de radiodiffusion entre les stations de radiodiffusion du territoire Nord-Américain a donné lieu à des négociations entre les pays intéressés, mais jusqu'à présent, aucun accord n'est intervenu. La Convention Internationale Radiotélégraphique de Washington, 1927, entre en vigueur le 1er janvier 1929, le Canada en soumettant la liste des stations de radiodiffusion à publier dans la liste officielle, conformément aux dispositions de la Convention, s'est abstenu par l'entremise de son administration, de faire connaître la répartition temporaire et inadéquate des fréquences qui lui sont assignées, et que ses stations de radiodiffusion emploient; et il désire qu'il soit bien entendu que tant qu'une entente ne sera pas intervenue entre les administrations du territoire Nord-Américain relativement à la radiodiffusion, l'administration canadienne ne renonce aucunement aux droits qui lui reviennent d'après la Convention Internationale de la Radio quant à l'emploi d'une proportion raisonnable des fréquences de radiodiffusion disponibles sur le territoire susmentionné.

ACTIVITÉS COMMERCIALES

Communications impériales

Conformément à la recommandation de la Conférence Impériale de T.S.F. et des Câbles tenue à Londres en février 1928, et où le Dominion du Canada était représenté par Sir Campbell Stuart, K.B.E., secondé par M. J. L. Gaboury, Sous-ministre des Postes, qui représentait le ministère des Postes et par M. C. P. Edwards, Directeur de la Radio qui représentait le ministère de la Marine, on a formé une compagnie fusionnée dans le but d'acheter les titres des compagnies de Câbles et de T.S.F. intéressées. On forma aussi une compagnie de communications pour acquérir tous les actifs de communications de ces compagnies ainsi que certains câbles du gouvernement et louer les stations de T.S.F. dirigée que possède le gouvernement britannique.

Le transfert de l'entreprise du Bureau du Câble du Pacifique dont le Canada possède une part est considéré dans la Loi impériale concernant les Télégraphes (Grande-Bretagne), 1928. Cette loi a reçu la sanction royale le 5 février 1929. Elle autorise le Bureau des Câbles du Pacifique, du consentement et dans des conditions approuvées par tous les gouvernements qui sont parties en cause, à vendre à la Compagnie des Communications, l'entreprise des câbles du Pacifique, et celle des Câbles des Indes Occidentales.

Une législation appropriée devant autoriser la vente de la part du Canada dans ces entreprises sera présentée au Parlement du Dominion avant la fin de cette session. On entrevoit que d'après le règlement de la question on remboursera le Canada d'une somme sensiblement égale à ce qu'il a dépensé pour le câble du Pacifique, durant les vingt-cinq années qu'il a été sous le contrôle du gouvernement.

Service transatlantique

Le service à ondes dirigées Marconi qui fut inauguré le 25 octobre 1926, entre Drummondville, P.Q., et Bodmin, Angleterre, continue à être exploité de façon permanente. Le tarif d'exploitation via le circuit susdit est donné ci-après:

ZONE ORIENTALE DU CANADA EN COMMUNICATION AVEC LA GRANDE BRETAGNE ET L'IRLANDE

Radiotélégramme complètement payé	18 cents par mot.
Radiotélégramme différé	8 cents par mot.
Radiotélégramme—lettre de nuit	$1.00 pour 25 mots ou moins et 4 cents pour chaque mot de plus.
Radiotélégramme—lettre de fin de semaine	0.75 pour 25 mots ou moins et 3 cents pour chaque mot de plus.
Radiotélégramme—lettre-poste	60 cents pour 20 mots ou moins et 3 cents pour chaque mot de plus.

Transpacifique

Le service à ondes dirigées Marconi entre Drummondville, P.Q., et Ballan, Victoria, Australie, qui fut inauguré le 16 juin 1928, continue à fonctionner de façon permanente. Le tarif d'exploitation via le circuit susdit est donné ci-après:

DU CANADA À L'AUSTRALIE

Radiotélégramme complètement payé..... 0.35 par mot.
Radiotélégramme différé..... 0.17½ par mot.
Radiotélégramme—lettre de nuit.....$2.70 pour 20 mots ou moins et 0.13½c. pour chaque mot de plus.
Radiotélégramme—lettre de fin de semaine.$2.10 pour 20 mots ou moins et 0.10½c. pour chaque mot de plus.

Communication avec des points isolés

Les entreprises privées apprécient de plus en plus à sa juste valeur l'emploi de la radio comme moyen de communiquer avec les points isolés que ne peuvent atteindre les lignes télégraphiques ou téléphoniques. Aussi durant l'année a-t-on délivré 31 licences à des compagnies et à des particuliers désirant établir des stations de cette catégorie. De plus, on a délivré 36 licences à des services d'intérêt public et à des compagnies qui produisent de l'énergie hydroélectrique qui désiraient établir des stations de radio à leurs usines hydroélectriques et à leur centre de distribution pour des fins de communications urgentes, dans le cas d'interruption de leurs communications par télégraphe ou par téléphone.

TRAVAUX EXÉCUTÉS POUR D'AUTRES MINISTÈRES DE L'ÉTAT

Corps de police royale canadien à cheval—

Avant d'appareiller pour une grande croisière dans les eaux occidentales de l'Arctique, la goélette mixte *St-Roch* de la P.R.C.C. fut pourvue d'appareils de T.S.F. pour longues ondes, pour courtes ondes et de réception afin de pouvoir se tenir en communication avec le Bureau chef.

Un opérateur appartenant à notre service fut envoyé comme officier spécial chargé de l'équipement de la radio.

Ministère des chemins de Fer et Canaux—

Le 25 novembre 1928 on a fermé la station de T.S.F. de Port-Nelson qui était exploitée par notre service pour le ministère des Chemins de Fer et Canaux, à propos de la construction du chemin de fer de la Baie d'Hudson.

Le 1er mai 1928 afin de maintenir des communications constantes avec la station à Port Churchill, on a inauguré une station située au mille 356 du chemin de fer de la Baie d'Hudson.

Cette station est employée dans le but de développer la route de la baie d'Hudson. Elle a été construite et est exploitée par des membres du personnel de notre service.

On a érigé deux mâts en acier de 80 pieds de hauteur et installé un appareil de transmission Marconi à O.C., de 100 watts du type courant et un générateur automatique polaire de 2 k.w.

Le personnel du service de la Radio entretient et exploite l'équipement de la Radio à bord du vapeur *Larch* (Bâtiment de ravitaillement), à bord des dragues *Churchill N°s 1 et 2*, du remorqueur *Dainty* et du chaland porteur de déblais *Chesterfield* que l'on emploie pour exécuter des travaux dans le havre de Port Churchill.

Ministère des Travaux publics—

Ce sont des membres du personnel de notre service qui entretiennent et exploitent l'équipement de la Radio du navire câblier *Tyrian*.

Ministère des Pêcheries—

Ce sont encore des membres du personnel de notre service qui entretiennent et exploitent les installations de la Radio à bord des vapeurs patrouilleurs des Pêcheries: *Givenchy* et *Malaspina* sur la côte ouest et *Arras* et *Arleux* sur la côte est.

Ministère du Revenu National—

Agissant pour le service de répression des Douanes, le personnel de notre service exploite et entretient les équipements de la Radio à bord des croiseurs des douanes: *Baroff, Bayhound, Constance, Margaret, Vigilant* et *Pathfinder.*

Autres ministères du gouvernement canadien qui exploitent des stations de T.S.F.

Ministère de la Défense Nationale.—Le corps Royal Canadien des Signaux du susdit ministère, exploite, en outre des stations d'intérêt purement militaire, certaines autres stations pour le compte des ministères ci-après désignés et pour celui de certaines entreprises civiles du ministère de la Défense Nationale:—

Ministère de l'Intérieur (T.N.O. et service du Yukon).—Sept stations permanentes et une station d'été sont situées le long du fleuve Mackenzie et sur le Territoire du Yukon.

Service aérien du gouvernement civil de la Défense nationale.—Neuf stations permanentes et cinq stations d'été pour le Service des Forêts et d'autres services aériens relèvent de cette administration.

Service de l'aviation civile de la Défense Nationale.—Une station permanente située à l'aérodrome de Saint-Hubert, Montréal.

CONFÉRENCE CONCERNANT LA RADIO (ONDES COURTES), TENUE À OTTAWA DU 21 AU 25 JANVIER 1929

Cette conférence n'était autre qu'une assemblée résultant de l'ajournement de la Conférence tenue à Washington en août 1928 et convoquée dans le but de s'occuper des stations 'constinentales" ou "bandes intermédiaires des chenaux de la radio" (1,500 à 6,000 K/C (200 à 50 mètres), qui ne travaillent que sur une distance limitée, et qui, généralement parlant, ne sauraient être brouillées par des stations situées sur un autre continent, tel que l'Europe, par exemple.

On avait invité à cette conférence les nations suivantes: les Etats-Unis, le Mexique et Cuba, plus Terre-Neuve qui, tous, sauf le Mexique, envoyèrent des représentants.

La Conférence donna lieu à la convention suivante:

CONVENTION INTERVENUE ENTRE LES ÉTATS-UNIS, LE CANADA, TERRE-NEUVE ET CUBA RELATIVEMENT À LA RÉPARTITION DES FRÉQUENCES SUR LE CONTINENT NORD-AMÉRICAIN

(1) Le droit souverain qu'ont toutes les nations d'employer un chenal quelconque de T.S.F. est reconnu.

Néanmoins, jusqu'à ce que les progrès de la technique aient été tels que le brouillage de la radio puisse être éliminé, il est convenu que des accords administratifs spéciaux sont essentiels aux fins de promouvoir la standardisation en T.S.F. et de diminuer son brouillage.

(2) Les gouvernements conviennent que chaque pays sera libre d'assigner une fréquence quelconque à une station quelconque de T.S.F. tombant sous sa juridiction, sous la seule condition qu'il n'en résultera aucun brouillage pouvant nuire au service d'un autre pays.

(3) Il est convenu que chaque gouvernement sera guidé par l'Appendice I, annexé aux présentes, quant à la répartition des chenaux entre les divers services mentionnés aux présentes.

(4) Les chenaux sont répartis en deux catégories: (1) les chenaux ordinaires que l'on attribue tout d'abord dans chaque pays, à des services particuliers, et (2) les chenaux pour communication générale que l'on attribue pour des fins d'emploi sur des territoires déterminés.

(5) Relativement aux chenaux de communication générale on est d'avis, qu'étant données les connaissances actuelles en la matière, l'emploi de chenaux de T.S.F. au-dessous de 3,500 K/C ne causera pas normalement du brouillage à des distances supérieures à 1,000 milles, et que, par conséquent, ces chenaux peuvent être employés sans craindre le brouillage que pourraient causer des stations se trouvant à la susdite distance. De plus, il est reconnu que les stations travaillant sur des fréquences supérieures à 3,500 K/C, peuvent causer du brouillage à des distances supérieures à 1,000 milles surtout pendant la nuit.

(6) Les gouvernements conviennent de profiter des faits de nature physique qu'on vient d'exposer et, par une répartition géographique convenable des deux dites catégories de chenaux en Amérique du Nord et aux Indes Occidentales, de mettre à la disposition des services de communication générale, le nombre total des chenaux figurant à l'Appendice 2, annexé aux présentes.

(7) Chaque gouvernement aura le droit de répartir entre les stations tombant sous sa juridiction, et du mieux qu'il le jugera à propos, les chenaux de communication générale attribués à tel gouvernement conformément aux dispositions de cette convention, et tels qu'ils figurent à l'appendice N° 2. Les gouvernements conviennent de ne pas répartir entre les stations tombant sous leur juridiction respective, aucun des chenaux de communication générale attribués à d'autres gouvernements, sauf si cela peut se faire sans causer du brouillage.

(8) La fréquence maritime d'appel de 5525 K/C sera employée jusqu'à ce qu'elle soit remplacée par une autre autorisée internationalement.

(9) En outre des fréquences attribuées spécialement pour des essais (1604, 2398 et 4596 K/C), les gouvernements conviennent que des essais faits par des expérimentateurs particulièrement qualifiés, pourront être autorisés sur tout autre chenal quelconque, pourvu qu'il n'en résulte pas du brouillage avec les services établis ainsi que prévu au Règlement 11 de la Convention Internationale de la Radio, de Washington, 1927.

(10) Les gouvernements conviennent d'adopter un étalon de fréquence de T.S.F. basé sur l'unité de temps, et de comparer, au moins une fois tous les six mois, les étalons de mesure de la fréquence de T.S.F., à ce moment.

(11) Les gouvernements conviennent d'exiger que toutes les stations tombant sous leur juridiction et autres que des stations mobiles ou d'amateurs, règlent leurs transmetteurs avec une précision de .025 pour cent au moins sur leur étalon national de fréquence.

(12) Les gouvernements conviennent d'exiger de toutes les stations pouvant causer du brouillage international et autres que des stations mobiles et d'amateurs, de conserver leur fréquence, en tout temps, avec une précision de 0.05 pour cent au moins.

(13) Pour les fins de cette convention en entend par chenal une bande de fréquences dont l'amplitude varie selon sa position dans la série des fréquences

considérée et qui augmente numériquement de la plus basse à la plus haute fréquence ainsi que le montre le tableau suivant:

Fréquences (K/C)	Amplitude des chenaux (K/C)
1500-2198	4
2200-3313	6
3316-4400	8
4405-5490	10
5495-6000	15

(14) Les gouvernements conviennent d'adopter, pour le présent, dans leur projet national de répartition, un écart de 0.2 pour cent entre les chenaux de fréquence de T.S.F. et ils conviennent de permettre aux stations tombant sous leur juridiction respective, d'employer la fréquence qui leur est attribuée et les fréquences voisines jusqu'à la limite permise par les tolérances relatives au maintien de la fréquence et nécessitée par le type d'appareils de transmission que la station peut avoir été autorisée à employer. Pour la téléphonie commerciale on permettra une largeur de bande de 6 kilocycles. Pour le présent on considérera qu'une amplitude de 100 kilocycles sera la bande étalon de télévision.

(15) Les gouvernements conviennent d'exiger que les stations tombant sous leur juridiction emploient des transmetteurs aussi exempts que possible de toutes émissions (telles que celles dues à des harmoniques, décrément, espacement d'ondes, modulation de fréquences, cliquetis de manipulateurs, type de manipulation, manque de clarté, etc.) non essentielles au genre de communication employé et qui pourraient nuire aux communications entre les stations d'autres pays.

(16) Les Appendices numérotés 1 et 2 et le graphique de répartition des fréquences annexés aux présentes feront partie de cette convention.

(17) Cette convention entrera en vigueur le 1er mars 1929 et le restera jusqu'au 1er janvier 1932, puis pour une période indéterminée, jusqu'à ce qu'une année se soit écoulée depuis le jour où elle aura été dénoncée par une quelconque des parties contractantes.

CONFÉRENCE RELATIVE À LA RADIO DANS L'AMÉRIQUE DU NORD, 1929

Appendice N° 1

RÉPARTITION DES CHENAUX ENTRE LES SERVICES

(D'après le nombre de kilocycles)

Chenaux (1)	Services	Nombre des chenaux	
1504 à 1600	Services mobiles maritimes (2)	25	
1600 à 1648	Services mobiles aériens (3)	12	
1648 à 1712	Services mobiles	16	
1712 à 2000	Amateurs	72	
2000 à 2200	Radiodiffusion visuelle d'essai	50	
2200 à 2296	Services de communication générale (4)	16	(32)
2296 à 2398	Services mobiles aériens et maritimes (3)	17	
2398 à 2470	Services mobiles	12	
2470 à 2506	Services mobiles aériens	6	
2506 à 2602	Services mobiles maritimes	16	
2602 à 2650	Services mobiles aériens	8	
2650 à 2746	Services mobiles aériens et maritimes	16	
2746 à 2950	Radiodiffusion visuelle d'essai	34	
2950 à 3004	Services mobiles aériens et maritimes	9	
3004 à 3058	Services de communication générale (4)	9	(18)
3058 à 3106	Services mobiles aériens	8	
3106 à 3148	Services mobiles maritimes	7	
3148 à 3412	Services de communication générale (4)	40	(80)
3412 à 3500	Services mobiles aériens et maritimes	11	
3500 à 3996	Amateurs	62	
3996 à 4100	Services de communication générale (4)	13	
4100 à 4196	Services mobiles aériens et maritimes	12	
4196 à 4745	Services de communication générale (4)	60	
4745 à 4795	Services mobiles aériens et maritimes (3)	5	
4795 à 5495	Services de communication générale (4)	70	
5495 à 5690	Services mobiles aériens et maritimes	13	
5690 à 6000	Services de communication générale (4)	20	
	(5)	639	(704)

REMARQUES

(1) Le dernier chenal dans chaque groupe est attribué au service désigné immédiatement en face du groupe, sauf lorsque remarque spéciale est à l'effet contraire.

(2) Le chenal de 1600 K–C est attribué aux services mobiles.

(3) Les chenaux de: 1604, 2398 et 4795 K–C sont attribués aux services d'essais.

(4) Pour les détails concernant les services de communication générale, voir Appendice II.

(5) En tenant compte des articles 5 et 6 de cette convention, ce total est augmenté de 65.

RÉPARTITION DES CHENAUX DE COMMUNICATION GÉNÉRALE

Etats-Unis

3154	4260	5015
3160	4268	5025
3166	4276	5035
3172	4284	5045
3178	4292	5055
3184	4300	5065
3190	4308	5075
3232	4316	5085
3238	4364	5095
3244	4372	5105
3250	4380	5115
3256	4388	5125
3262	4396	5135
3268	4405	5145
3274	4415	5155
3280	4425	5165
3286	4435	5175
3292	4445	5185
3298	4525	5195
3304	4535	5205
3310	4545	5215
3316	4545	5225
3324	4565	5235
3332	4575	5245
3340	4585	5255
3348	4595	5265
3356	4605	5275
3364	4615	5285
3372	4625	5295
3380	4635	5305
3388	4645	5315
3396	4655	5325
3404	4665	5335
3412	4675	5345
4012	4685	5355
4020	4695	5365
4028	4705	5855
4036	4715	5870
4044	4725	5885
4052	4735	5900
4060	4745	5915
4068	4925	5930
4076	4935	5945
4084	4945	5960
4092	4955	5975
4100	4965	5990
4204	4975	
4236	4985	Total..... 146
4244	4995	
4252	5005	

Canada et Terre-Neuve

2206	3220	4485
2212	3226	4495
2218	3232	4815
2224	3238	4825
2230	3244	4835
2236	3250	4845
2242	3256	4855
2248	3262	4865
2254	3268	4875
2260	3274	4885
2266	3280	4895
2272	3286	4905
2278	3292	5385
2284	3298	5395
2290	3304	5405
2296	3310	5415
3010	3316	5425
3016	3324	5435
3022	3332	5445
3028	*3340	5455
3034	*3348	5465
3040	*3356	5475
3046	*3364	5485
3052	*3372	5495
3058	*3380	5705
*3154	*3388	5720
*3160	*3396	5735
*3166	*3404	5750
*3172	*3412	5765
*3178	4324	5780
*3184	4332	5795
*3190	4350	5810
3196	4348	
3202	4465	Total..... 103
3208	4475	
3214		

*Employés par Terre-Neuve.

Cuba

2206	3010	4212
2212	3016	4505
2218	3022	5375
2224	3028	5825
2203	3196	
2236	3202	Total..... 20
2242	3208	
2248	4004	

Autres Nations

2254	3040	4356
2260	3046	4455
2266	3052	4515
2272	3058	4805
2278	3214	4915
2284	3220	5840
2290	3226	
2296	4220	Total..... 24
3034	4228	

RÉSUMÉ

Services

Services	Nombre de chenaux
Services mobiles maritimes, exclusivement	47
Service mobile aérien, exclusivement	33
Amateurs	134
Radiodiffusion visuelle d'essais	84
Services mobiles maritimes et aériens	81
Essais	3
Services mobiles	29
Services de communication générale	228
Total	639
Total général	704

REMARQUE.—Le total général est obtenu en y ajoutant 65 chenaux disponibles par suite de l'application des articles 5 et 6 de cette convention.

RÉSUMÉ GÉNÉRAL

(Ne fait pas partie du document)

Subdivision des chenaux de ·2% de la bande de 1,500 à 6,000 Kilocycles.

Chenaux ordinaires (Article 4)	411
Total des chenaux de communication générale disponibles en Amérique du Nord (Articles 5 et 6)	293
Total	704

Répartition des chenaux ordinaires parmi les divers services:

Services mobiles maritimes, exclusivement (Navires à côte)	47
Services mobiles aériens, exclusivement (Aéronef à sol)	33
Services mobiles maritimes et aériens (Communs entre navire à côte et aéronef à sol)	81
Services mobiles (Communs entre navires à côte, aéronefs, trains de chemin de fer et toutes autres stations mobiles)	29
Amateurs (Travail d'essais d'amateurs et communications)	134
Radiodiffusion visuelle (Télévision et transmission d'images)	84
Essais (Chenaux spéciaux d'essais)	3
Total	411

Répartition des chenaux de communication générale

Etats-Unis	146 chenaux
Canada et Terre-Neuve	103 "
Cuba	20 "
Autres nations	24 "
	293

Nombre total des chenaux "ordinaires" et de "communication générale" disponibles pour les différentes nations signataires

Etats-Unis	557 chenaux
Canada et Terre-Neuve	514 "
Cuba	431 "
Autres nations	435 "

CONFÉRENCE RADIOTÉLÉGRAPHIQUE INTERNATIONALE

La conférence Radiotélégraphique Internationale de Washington fut ratifiée par le gouvernement canadien le 12 juillet 1928, sauf quant aux règlements supplémentaires y annexés. Les dispositions de la convention entrèrent en vigueur le 1er janvier 1929, et actuellement, elles sont observées par les nations du monde entier.

COMMISSION ROYALE DE LA RADIODIFFUSION

Par arrêté rendu en Conseil, C.P. 2108, le 6 décembre 1928, on a nommé une Commission Royale de la Radiodiffusion possédant les attributions suivantes:

"Connaître les conditions de la radiodiffusion en Canada et formuler des suggestions relativement à l'administration, à la direction, à la surveillance et aux besoins financiers de ce service."

Les membres de cette Commission étaient:

Sir John Aird, président, Banque Canadienne du Commerce (président), Toronto, Ont.

M. Charles A. Bowman, rédacteur en chef du "Citizen", Ottawa, Ontario.

M. Augustin Frigon, D.Sc., directeur des études à l'Ecole Polytechnique, Montréal, P.Q.; directeur général de l'Enseignement Technique de la Province de Québec, Montréal, P.Q.

Secrétaire, M. Donald Manson, inspecteur en chef du Service de la Radio de l'Etat, Ottawa, Ont.

Cette commission a commencé ses enquêtes et on entrevoit qu'elle pourra soumettre son rapport au gouvernement vers la fin de juin 1929.

CONFÉRENCE TÉLÉGRAPHIQUE INTERNATIONALE

La Conférence Télégraphique Internationale de Bruxelles fut inaugurée le 10 septembre 1928, et elle se termina le 24 septembre 1928.

Cette conférence fut convoquée dans le but de s'occuper d'un projet de révision de la réglementation télégraphique internationale quant à la façon de compter les mots des radiogrammes employant le code et des radiogrammes chiffrés, d'après les suggestions faites par un comité constitué à la Conférence de Paris de 1925. Etaient présents à cette conférence les délégués de soixante-deux administrations contractantes et des représentants des administrations non contractantes d'organisations internationales et de compagnies exploitant la télégraphie.

Le Dominion du Canada ne fait pas partie de la Convention télégraphique Internationale, mais étant donné que certaines corporations commerciales avaient fait remarquer que leurs intérêts seraient en jeu à ladite conférence, le Canada jugea à propos d'envoyer des représentants à la Conférence dont les instructions étaient: "d'agir autant qu'ils le pourraient de façon à empêcher que l'on adopte des changements d'où résulterait une augmentation des frais ayant trait aux câblogrammes destinés au public canadien".

Le gouvernement des Etats-Unis adopta une ligne de conduite analogue, attendu que ce gouvernement, non plus, ne fait pas partie de la convention. Toutefois, il envoya plusieurs délégués à la Conférence, qui étaient chargés de protéger les intérêts des personnes qui se servent aux Etats-Unis des câbles sous-marins.

Par arrêté rendu en Conseil le 30 août 1928 (P.C. 1596), M. C. P. Edwards, directeur de la Radio du Ministère de la Marine, Ottawa, et M. J. R. M. Walker, du Ministère des Affaires Extérieures, Ottawa, furent nommés représentants du Canada.

Nous donnons ci-après un historique de la question: La Convention Télégraphique Internationale de Paris 1925 ayant nommé un comité constitué par les représentants de quinze administrations chargés d'étudier les amendements à faire à la réglementation concernant la façon de compter les mots expédiés d'après un code et de faire connaître ses recommandations, ce comité s'ajourna à la fin de la Conférence de Paris et il se réunit de nouveau du 2 au 26 août 1926 à Cortina d'Ampezzo, Italie.

D'après la réglementation existante, les règles pour compter les mots d'après le langage du code, sont les suivantes:

Article 9 (VIII)

Langage par code

1. Le langage par code se compose de mots non combinés en phrases intelligibles, et ce, en une ou plusieurs langues autorisées comme langage courant ou clair pour la correspondance télégraphique.
2. Les mots réels ou convenus doivent être formés de syllables qui peuvent être prononcées d'après l'usage ordinaire dans l'une des langues suivantes, savoir, en: allemand, anglais, espagnol, français, hollandais, italien, portuguais ou latin. Les mots artificiels ou convenus ne doivent pas contenir les lettres accentuées ä, á, å, é, ñ, ö, ü.

3. D'après l'alphabet Morse les mots en langage de code ne doivent pas contenir plus de dix caractères, les groupes ae, a,, ao, oe, ue comptant chacun pour deux lettres. Le groupe ch compte aussi pour deux lettres dans les mots dits "artificiels" ou convenus.
4. Les groupes qui ne remplissent pas les conditions exprimées dans les deux paragraphes précédents sont considérés comme appartenant à la catégorie de langage par lettres avec une signification secrète, et ils sont tarifés en conséquence. Les groupes formés en combinant deux mots ou plus en clair, contrairement à l'usage du langage ne sont toutefois pas acceptés.

C'est en se basant sur ces règles que l'on a établi tous les codes commerciaux tels que ceux de la: "Western Union", de "Bentley," "A.B.C.", "Marconi," etc., dont l'emploi particulièrement pour les câblogrammes a sans cesse augmenté, ce qui fait qu'aujourd'hui une proportion considérable des câblogrammes complètement payés se fait par code.

Or les préposés à la confection des codes se sont aperçus en outre, qu'en développant leurs codes d'après une base de cinq lettres, ils pouvaient combiner deux mots du code ayant chacun cinq lettres, de façon à n'en faire qu'un seul dans le câblogramme sans violer les règlements.

D'autre part, les administrations du télégraphe et des câbles sous-marins n'étaient pas satisfaits des règlements parce que:

1. La transmission d'un mot de 10 lettres cause beaucoup plus de fatigue nerveuse à un opérateur que la transmission du même mot divisé en deux groupes de cinq lettres chacun;
2. Les erreurs commises en transmettant des groupes de dix lettres sont plus nombreuses qu'en transmettant des groupes de cinq lettres;
3. Que, la règle relative à la prononciation ne pouvant être observée dans la pratique cause de continuelles discussions entre l'expéditeur, le commis au guichet et le bureau récepteur lorsqu'ils s'agit de s'entendre sur le fiat que certains mots peuvent ou non être prononcés.

Tel fut l'héritage de la Conférence de Paris dont le Comité de Cortina devait s'occuper, comité dont le rapport, d'après les termes de référence devait être soumis à l'examen et à la décision de la première conférence télégraphique ou radiotélégraphique qui aurait lieu après que seraient achevés les travaux du Comité.

Le Comité de Cortina publia un rapport de majorité que signèrent quatorze pays, et un rapport de minorité que signa un seul pays (Grande-Bretagne).

A la Conférence Radiotélégraphique de Washington, 1927, on s'efforça de solutionner définitivement le rapport de Cortina, c'est pourquoi à cette conférence on nomma un comité spécial chargé de s'occuper de cette question.

Dès le premier jour le Comité Spécial décida qu'il n'était pas du ressort de la Conférence de Washington de s'occuper dudit rapport et qu'il devrait se reconstituer en conférence télégraphique spéciale ayant pour objet de s'occuper de ce rapport. Le lendemain le comité après avoir dûment délibéré fut d'avis qu'il ne pouvait pas s'organiser en conférence télégraphique spéciale. Finalement on rédigea une résolution qui renvoyait le rapport à la prochaine conférence télégraphique de Bruxelles et l'on demandait à l'administration française qui est à la tête de la gérance de l'Union Télégraphique, d'approcher à cet égard le gouvernement belge afin d'avancer la date de la conférence de Bruxelles de 1930 à 1928.

En conséquence, le rapport de Cortina constitua le sujet soumis aux délibérations de la Conférence de Bruxelles, et étant donnés l'intérêt et la sollicitude manifestés par les sujets canadiens qui ont recours aux services des câbles sous-

marins, la délégation canadienne s'efforça autant qu'elle le pouvait d'obtenir une solution équitable du problème posé de façon à ne pas faire encourir des difficultés économiques aux intéressés par suite d'une augmentation du coût des câblogrammes.

Travaux de la conférence

Nous faisons connaître ci-après les particularités essentielles des rapports de majorité et de minorité de Cortina dont la Conférence devait s'occuper.

Recommandations faites par la majorité.

(1) Que les mots du code n'aient pas plus de cinq lettres sans restriction quant à la prononciation ou autrement;

(2) A. Que le tarif existant pour les câblogrammes en langage clair ou de code, soit diminué d'après un pourcentage X, à fixer à la prochaine conférence télégraphique ou autrement;
B. (I) Que le tarif existant relativement au langage en clair soit maintenu, et (II) que le tarif existant pour le code soit diminué d'après un pourcentage Y à être fixé à la prochaine Conférence Télégraphique.

Recommandations faites par la minorité.

(1) En vigueur jusqu'à janvier 1932.
Retenir la base de 10 lettres, la restriction concernant la prononciation et un minimum de 2 voyelles.

(2) En vigueur jusqu'à janvier 1932.
Retenir la base de 10 lettres, abandonner la prononciation, mais exiger un minimum de 4 voyelles.

Après l'ouverture formelle de la conférence, la délégation britannique retira une partie de son rapport de minorité, le laissant équivalent aux règlements existants, savoir, le minimum pour mots de dix et la prononciation comme criterium.

On présenta de très fortes objections contre tout changement des règlements existants, objections qui furent faites au nom des clients qui étaient représentés dans le champ d'activités commerciales par la Chambre de Commerce Internationale.

La question fut référée à un comité où étaient représentées les administrations, les compagnies exploitantes et les clients, mais après de longues délibérations, le comité se trouva dans l'impossibilité de soumettre une recommandation, à la suite de quoi les représentants de la Chambre de Commerce Internationale annoncèrent qu'ils avaient l'intention de se retirer.

Cette décision semblait devoir favoriser l'exposé du point de vue du Canada, à l'effet qu'aucun changement considérable ne devait être apporté aux règlements existants. Les délégations des Etats-Unis, du Nicaragua et du Venezuela se prononcèrent de même. Comme on se trouvait dans une impasse, un petit comité qui avait été nommé pour considérer toutes les propositions existantes, soumit les propositions de compromis suivantes:—

(1) Retenir le minimum pour les dix lettres;

(2) Supprimer la règle concernant la prononciation et la remplacer par une restriction à l'effet que chaque mot de dix lettres devrait contenir 3 voyelles;

(3) Etablir une nouvelles classe pour les télégrammes par code, chaque mot devant avoir au plus cinq lettres, sans restriction; et ce genre de trafic ne devant coûter qu'environ les $\frac{2}{3}$ du plein tarif exigé pour le langage clair, et le trafic par code par mot de 10 lettres.

Ces propositions plaisaient à la délégation canadienne et, en général, elles plurent aussi à la délégation américaine.

Après une longue discussion au cours de laquelle tous les codes commerciaux existants et disponibles furent examinés tout comme un certain nombre de télégrammes typiques par code, ayant été transmis par les bureaux de télégraphes de certaines administrations, on disposa de renseignements suffisants pour montrer que le nombre des mots de 10 lettres employés dans la pratique courante qui ne satisfairaient pas aux exigences des propositions ne représentaient qu'un petit pourcentage de la totalité des mots employés.

En conséquence, la délégation canadienne après mûre considération, conclut que quelque dût être la petite dépense encourue par les clients devant payer double tarif sur cedit petit pourcentage de mots, et quelque ennui qui pût résulter par le changement de ces mots dans les codes pour observer les règlements, se trouveraient plus que compensés par le privilège de conserver les mots de 10 lettres, et par la concession faite de réduire de $\frac{1}{5}$ le tarif pour les mots de 5 lettres. Finalement la délégation canadienne décida de ne pas contester les propositions faites.

La Conférence examina ensuite ces propositions de compromis et les soumit au comité de rédaction. Elles furent finalement adoptées par la conférence avec de petites modifications, et elles figurent dans le "Protocole Définitif" que nous résumons ci-après:—

(A) On retient la base des 10 lettres pour les mots du code.

La règle relative à la prononciation est abandonnée, et à sa place, on exige que les mots de 10 lettres du code ne doivent pas contenir moins de trois voyelles, une au moins parmi les cinq premières lettres du mot, une parmi les cinq lettres formant la seconde partie du mot, et la troisième en une place quelconque du mot.

Ces télégrammes par code et ceux par langage clair continueront à être expédiés au plein tarif que l'on exige maintenant pour cette classe de trafic.

(B) Il est établi une nouvelle classe de mots du code limités à cinq lettres sans restriction relative aux voyelles et à la prononciation.

Le tarif pour cette classe de télégrammes (B), pour le régime extra européen, est fixé aux $\frac{2}{3}$ du plein tarif régulier.

Une taxe minimum pour 4 mots est fixée pour les télégrammes de la classe (B).

(C) Les chiffres ou les groupes de chiffres ne sont pas admis dans la catégorie (B). On continuera à les taxer à raison de 5 chiffres comme mot de plein tarif.

(D) Les dispositions du "Protocole Définitif" entreront en vigueur le 1er octobre 1929.

Par ce qui précède on voit que les décisions prises à la Conférence ne nuisent pas aux intérêts des clients qui envoient des câblogrammes non plus qu'à ceux qui se servent de la radio.

Le système actuel de mots de code de 10 lettres est maintenu ainsi que le désiraient de nombreux clients et chambres de commerce. On n'a recommandé aucune augmentation de taxe pour les mots de code de 10 lettres, et le seul changement qui ait été fait à leur égard, a consisté à supprimer l'ancienne et inapplicable exigence qui voulait que les mots du code puissent être prononcés dans l'une des huit langues, et l'on a substitué à cette exigence la disposition qui veut que les mots du code de 10 lettres contiennent au moins trois voyelles.

En plus du système actuel de mots de 10 lettres, la Conférence a mis à la disposition du public un système de mots de 5 lettres qui ne comporte aucune restriction relative à la composition de ces mots de code, ce qui fait que les clients pourront choisir entre le système actuel de 10 lettres par mot, et le nouveau système de 5 lettres par mot. Il est toutefois à remarquer que si l'on emploie le

système de 5 lettres par mot la taxe sera alors de seulement les deux tiers du plein tarif pour le régime extra européen et de trois quarts du plein tarif pour le régime européen. Les chiffres et les groupes de chiffres ne seront pas permis dans les mots de 5 lettres, mais on acceptera les marques commerciales consistant en une combinaison de chiffres et de lettres si l'expéditeur peut prouver qu'il s'agit réellement de marques de commerce. On devra payer au minimum une somme équivalente à la taxe pour quatre mots pour tout télégramme consistant en mots de cinq lettres.

SERVICE DE L'INTERFÉRENCE INDUCTIVE

Ce service a continué ses travaux en suivant les mêmes grandes lignes que dans le passé et l'on a quelque peu augmenté son personnel et son équipement.

Actuellement dix-sept automobiles équipés de façon à déceler la présence de l'interférence ou brouillage, sont en service et les bureaux dont ils dépendent respectivement se trouvent à: Vancouver, Calgary, Regina, Winnipeg, London, Hamilton, Kitchener, Toronto, Ottawa, Montréal, Québec, St-Jean, N.-B., et Halifax.

En ce moment on est en train d'équiper sept autos additionnels qui seront affectés aux villes de: Vancouver, Edmonton, Saskatoon, Moose Jaw, Windsor, Toronto et Montréal, ce qui fera que l'on aura en service vingt-quatre automobiles équipés pour déceler et combattre l'interférence.

Chaque automobile est confié à deux hommes qui, en outre des travaux qu'exige de leur part le brouillage dans les villes où ils se trouvent, font des tournées régulières dans les districts qui leur sont assignés et dans la partie du pays environnante.

En outre des tournées régulières faites par les autos pour brouillage, les investigateurs font des voyages spéciaux, soit sur les autos pour brouillage, soit par chemin de fer, lorsque sur certains points on a signalé qu'un brouillage de nature spéciale nuit à de nombreux auditeurs.

Afin de poursuivre les investigations relatives à l'interférence de radio on a pourvu d'un équipement restreint un certain nombre d'inspecteurs qui ne sont employés que pour partie du temps dont ils disposent; ces inspecteurs sont chargés d'investigations préliminaires dans tous les cas de brouillage qui sont signalés dans leur district respectif et aussi de voir, si possible, à éliminer les sources d'interférence en question à l'aide des dispositifs dont ils disposent. Lorsqu'ils ont besoin de l'aide de l'un des bureaux principaux, celui de la division la plus voisine leur envoie un investigateur.

Par suite de l'expérience acquise on a, durant l'année, beaucoup amélioré l'équipement des autos d'interférence. Actuellement ces autos transportent un appareil récepteur de T.S.F. pourvu d'un cadre de radiogoniométrie, ce qui permet à l'investigateur d'imputer l'interférence à certaines lignes particulières de distribution d'énergie électrique. Les autos dont nous parlons transportent aussi un petit appareil récepteur portatif auquel on peut relier de petites bobines d'exploration, une antenne d'essai et d'autres dispositifs que peut exiger une investigation minutieuse ultérieurement à une patrouille dans le district, et lorsque la source probable de l'interférence a été traquée jusque dans une petite partie du pays où il faut la trouver. Quant aux autres parties de l'équipement que transportent les autos d'interférence, ce sont des appareils complets destinés à déceler le point d'origine d'un survoltage momentané, afin de supprimer l'interférence produite par plusieurs sortes d'appareils électriques, et, des appareils de mesure et d'essai destinés à aider à trouver les défauts existants et, partant, à supprimer l'interférence ou brouillage.

Il arrive souvent que l'interférence que l'on a signalée n'est pas continuelle de sa nature et que lorsqu'un investigateur visite la ville où l'on s'en plaint, il ne peut constater sa présence. En pareils cas, il s'efforce de produire artificiellement l'état de choses qui peut amorcer l'interférence. Avec la permission des

services publics il frappe les poteaux portant des transformateurs ou d'autres appareils électriques et en secoue les haubans métalliques, ce qui fait se balancer et vibrer les fils de la ligne comme s'il ventait ou comme si un fort trafic par véhicules secouait les poteaux. Si, apparemment, l'interférence provenait d'une canalisation électrique ou de l'appareil appartenant à un service public, l'investigateur se procure alors l'aide d'un ouvrier préposé à l'entretien de la ligne qui l'aide à trouver la source du brouillage et invariablement sur rapport fait, le surintendant local du service public prend les mesures voulues pour faire réparer le défaut que l'on a constaté être la cause du brouillage. Lorsqu'on reconnaît que l'interférence provient d'une machine électrique appartenant à un particulier, on demande au propriétaire de cette machine de prendre les moyens nécessaires afin d'éliminer l'interférence, et l'investigateur l'aide à éprouver ses machines pour s'assurer si elles ne fonctionnent pas normalement. Lorsque l'interférence est causée par l'exploitation normale des machines électriques, l'investigateur a recours, pour trouver la source de l'interférence, à l'emploi d'un appareil destiné à déceler le point d'origine d'un survoltage momentané, et à des dispositifs pouvant empêcher l'interférence, qu'il transporte dans son automobile. Quand il est possible d'empêcher l'interférence par ces moyens, le propriétaire de la machine électrique coupable d'interférence peut acheter l'équipement nécessaire, soit en s'adressant au ministère, soit en s'adressant ailleurs.

On a enseigné aux membres des associations de T.S.F. comment se défaire des petites causes d'interférence. Pour cela on leur a fourni des circulaires qui font connaître les essais auxquels ils devront se livrer afin de trouver et d'éliminer les sources de brouillage.

Nous sommes heureux de pouvoir dire que nos investigateurs ont bénéficié de la plus grande coopération au cours de leurs travaux sur presque tous les points du pays qu'ils ont visités, particulièrement de la part des services publics dont plusieurs ont fourni eux-mêmes les appareils portatifs récepteurs de radio qu'exigeaient les investigations relatives au brouillage causé par leurs lignes.

On est heureux de constater dans tout le pays l'intérêt croissant que la plupart des corporations d'intérêt public portent à l'empêchement du brouillage radioélectrique, attendu qu'elles se rendent compte de l'importance qu'il y a d'éliminer les sources de brouillage que peuvent causer leurs systèmes d'exploitation, et ce, à l'avantage du public qui écoute au radio et au leur, puisque cela leur permet de se rendre compte que leurs lignes de transport d'énergie électrique et leurs appareils se trouvent en excellent état. En effet, le brouillage de T.S.F. indique fréquemment des défauts qui peuvent causer des pertes considérables à des installations électriques fort coûteuses. Les investigateurs du service de la Radio mettent au courant les surveillants et les préposés aux lignes des corporations d'utilité publique quant aux moyens à employer à l'égard de la suppression du brouillage, et ils fournissent des circulaires préparées au bureau-chef dans lesquelles sont donnés les moyens de trouver et d'éliminer le brouillage irradié par les canalisations de distribution et les installations électriques.

Quant aux appareils électriques que possèdent des particuliers tels que les machines pour les rayons violets, les installations d'éclairage électrique des fermes, les enseignes électriques et de nombreuses autres sources d'interférence, on peut dire que l'on a constaté qu'il est fort rare qu'un particulier désire sciemment nuire à ses voisins; aussi, presque dans tous les cas les particuliers que nous visons ici consentent, soit à cesser d'employer leurs appareils durant les heures de radiodiffusion, soit si l'interférence peut être supprimée, à installer des dispositifs qui permettent cette suppression. Dans certains cas les personnes qui dans une localité écoutent la radiophonie, et ont à souffrir du brouillage, se sont cotisées pour payer le coût du dispositif permettant de s'en débarrasser. Ces dispositifs ne coûtent en général que quelques dollars et un électricien peut les installer facilement.

Ci-après nous donnons un résumé du nombre des sources de brouillage radio-électrique ayant donné lieu à des investigations durant l'année:

Sources qui ont donné lieu à des investigations:—	1927-28	1928-29
Système de distribution d'énergie électrique et lignes de transport d'énergie électrique.....	4,383	4,271
Appareils électriques commerciaux et domestiques..	901	1,650
Appareils de radio (d'amateurs et commerciaux)..	152	356
Total des sources ayant donné lieu à des investigations	5,436	6,277

Sources ayant donné lieu à des travaux:—	1927-28	1928-29
Nombre des sources que l'on dit avoir été définitivement éliminées	4,880	5,273
Nombre des sources que l'on dit ne pas être encore éliminées	465	855
Nombre des sources ne pouvant être éliminées à peu de frais	91	149
Total	5,436	6,277

En outre des sources de brouillage dénombrées dans la liste ci-dessus, on s'est occupé avec succès, par correspondance, d'un grand nombre de cas alors que le brouillage fut éliminé par les propriétaires des appareils au reçu de nos instructions. Au ministère on a conçu les plans de plusieurs purgeurs de surcharges momentanées, et nous vendons aux propriétaires d'appareils électriques des purgeurs spéciaux et des purgeurs étalons de surcharges momentanées, non encore produits commercialement, qui sont destinés à supprimer le brouillage produit par des appareils électriques domestiques et commerciaux.

De nombreuses sources de brouillage figurant parmi les 855 sources qui figurent dans la liste ci-dessus, sous la rubrique: "Nombre de sources que l'on dit ne pas être encore éliminées", ont sans doute été heureusement supprimées par les propriétaires des appareils causant le brouillage.

Quant aux sources figurant dans la liste ci-dessus, comme ne pouvant pas être éliminées économiquement, elles comprennent dans certains cas, des lignes de transport d'énergie électrique et des lignes de tramways urbains voisines des appareils récepteurs de radio. Sont aussi compris dans les cas susdits: les appareils électriques employés en médecine et d'autres types dont on n'a pu, par aucun moyen connu, éliminer le brouillage. Actuellement on étudie cette question, et l'on fait des recherches afin, si possible, de supprimer cette sorte de brouillage.

L'augmentation du nombre des sources d'interférence recherchées durant l'année est imputable en partie à la faible augmentation du personnel, et en grande partie, à de meilleures méthodes de travail et à un meilleur équipement, tout comme aussi à une plus grande habileté des investigateurs.

Si le nombre des défauts constatés dans les lignes de transport d'énergie électrique n'a pas augmenté, c'est parce que de nombreux services publics ont amélioré leurs lignes de transport d'énergie et les ont mieux entretenues. Toutefois les lignes de haute tension de certains services publics sont encore loin d'être satisfaisantes du point de vue de la radio ainsi que le prouvent les investigations faites dans les villes où les investigateurs ont presque en même temps décelé de 10 à 20 défauts dans ledit genre de lignes.

Dans 343 cas de brouillage signalé les investigateurs ont prouvé que le brouillage était dû à des défauts des appareils récepteurs des plaignants.

Comme exemple de l'énorme brouillage que peut causer une seule source de brouillage ou interférence, nous publions ci-après un extrait provenant du rapport, de l'un de nos investigateurs:—

"Le 16 février 1929 on nous signala un cas très important d'interférence qui s'étendait, pratiquement parlant, à toute la partie ouest de Toronto.

L'investigation prouva que l'interférence était due à une irradiation presque totale des lignes de distribution et de communications électriques du district, et aussi aux lignes de 110,000 à 220,000 volts qui partaient de la station "Leaside Hydro". Les divers services publics et la "Ontario Hydro-Electric Power Commission" ayant aidé à l'investigation, on découvrit que l'interférence cessait lorsque l'on coupait la section de la ligne de transport d'énergie électrique de 110,000 volts entre les stations secondaires de Leaside et de Davenport Road. Une inspection minutieuse de ce tronçon de ligne n'accusa aucun défaut. Finalement on découvrit que la source d'interférence n'était autre que la production d'étincelles à une boîte de raccord d'une ligne télégraphique inemployée qui était reliée au sol sous conduite. Or cette ligne de télégraphe inemployée se trouvait parallèle à la ligne de transport d'énergie de 110,000 volts sur une distance de deux milles et demi, ce qui faisait que par induction un haut voltage chargeait la ligne télégraphique. Et si la source d'interférence affectait une étendue considérable de la ville, c'était parce que cette interférence provenait du fait que les lignes d'énergie électrique de 13,000 volts servant à la distribution, à l'éclairage et à la téléphonie étaient parallèles à la ligne télégraphique."

On a poursuivi des travaux de recherches à Ottawa, sur plusieurs lignes de transmission et dans des installations industrielles de tout le Canada, cependant que plusieurs inspecteurs de radio se livraient à ce genre de travail au siège de leurs occupations. On a établi des types d'appareils et des méthodes d'investigations relatives au brouillage, et établi les plans de quelques appareils purgeurs de surcharge momentanée, tant pour des fins d'expérience que pour leur installation permanente.

On s'est abouché avec plusieurs manufacturiers d'appareils électriques à propos de quelques-unes des particularités de leurs appareils qui produisent du brouillage radioélectrique, lesquels coopérant avec le service de la Radio, ont modifié leurs plans de construction afin d'en éliminer les parties nuisibles au point de vue du brouillage. Ainsi, maintenant, quelques marchands garantissent-ils que les appareils qu'ils vendent, ne produisent pas de brouillage et même, certains marchands ont, dans ce but, changé gratis, certains objets tels que des chaufferettes électriques.

Les travaux des investigateurs, en outre qu'ils permettent d'éliminer l'interférence inductive, profitent souvent aux services publics et au public en général, du fait qu'ils trouvent des défauts aux lignes électriques et à des appareils qui, s'ils n'étaient promptement réparés, deviendraient probablement dangereux au point de pouvoir causer des incendies et des accidents. Au cours de l'année dernière, les investigateurs ont constaté dans des centaines de cas que des haubans métalliques touchaient parfois des lignes électriques de haute tension, ce qui présentait du danger pour quiconque aurait touché un de ces haubans au-dessus de son isolateur. On constata aussi alors de petits défauts aux appareils des usines génératrices d'électricité, défauts qui s'ils n'avaient pas été réparés auraient pu interrompre le service électrique ou abîmer son équipement. Ci-après nous signalons un cas intéressant de travail qui permit d'éliminer un état de choses dangereux:—

"Le 4 décembre 1928, notre électricien fit des recherches motivées par le rapport d'un auditeur de radiodiffusion de la Pointe Gatineau, P.Q., qui signalait du brouillage dans son voisinage. Or, en suivant les lignes de transport d'énergie électrique sur un parcours de trois quarts de mille, on constata que la source du brouillage se trouvait dans une antenne de radio inemployée qui, par accident, touchait une ligne de haute tension de 2,200 volts. Le propriétaire de l'antenne en question dit qu'il ne s'en était pas servi depuis deux ans, mais qu'il était en pourparlers avec un marchand d'appareils de radio pour en faire installer un chez lui le lendemain." On est d'avis que la découverte du défaut signalé ci-dessus, par des méthodes radioélectriques, a probablement empêché un accident grave.

On a mis sur leurs gardes les auditeurs de radiodiffusion contre la pratique de placer des antennes de radio au-dessus d'une ligne électrique de haute tension ou de les attacher à des poteaux appartenant à des services d'utilités publiques sans avoir, au préalable, obtenu la permission des propriétaires des poteaux.

En outre des travaux qu'exige le brouillage, les investigateurs se livrent à tous autres travaux que leur demande le Service de la Radio dans les villes qu'ils visitent, comme par exemple: la vente des licences, l'inspection des stations d'amateurs et l'examen des candidats qui désirent obtenir un certificat d'opérateur, etc.

Ci-après nous résumons les résultats nets obtenus à la suite de travaux exécutés par le service de l'interférence inductive:—

(1) La plupart des cas nouveaux d'interférence qui ont été signalés au ministère ont été heureusement traités.

(2) De nombreux cas d'interférence signalés depuis longtemps ont aussi été heureusement traités, ce qui a considérablement diminué l'atmosphère pour ainsi dire bruyante par interférence dans plusieurs districts. Le ministère espère diminuer encore davantage ces bruits, proportionnellement à la sensibilité croissante des appareils récepteurs de radiodiffusion. Jusqu'ici, cependant, malgré nos efforts, étant donnée l'augmentation considérable du nombre des appareils récepteurs sensibles et exempts de batteries que l'on emploie, on est porté à croire que les bruits d'interférence sont en augmentation, alors que, ainsi que nous l'avons dit, il y en a beaucoup moins.

(3) Presque tous les services publics entretiennent mieux au point de vue de la radio leurs lignes et leurs appareils et ils font tout leur possible pour éliminer l'interférence que pourraient causer leurs équipements.

(4) Le public en général commence à se rendre compte qu'il faut qu'il coopère de son côté afin de diminuer l'interférence qui lui nuit, et ce, en évitant durant les heures de radiodiffusion d'employer des chargeurs d'accumulateurs, des appareils pour rayons violets et d'autres appareils qui produisent des étincelles.

(5) Les travaux d'amélioration relatifs à l'interférence ont fourni d'heureux résultats en créant de nouveaux appareils d'investigation et des moyens de trouver les sources d'interférence due à de nombreux types d'équipement électrique et de les éliminer. Nous espérons que des progrès dans ce sens continueront à se manifester.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS, ADDITIONS ET MODIFICATIONS

Comme d'habitude on a exécuté les travaux réguliers d'entretien, c'est-à-dire peinture, réparations, etc., dont avaient besoin les 54 stations existantes.

Sur la côte du Pacifique, la station de l'île Digby a été complètement remise à neuf: on a construit une nouvelle maison pour l'exploitation de cette station et on y a installé un nouvel appareil de transmission avec source d'énergie électrique de secours et un appareil de transmission pour ondes courtes, destiné à communiquer avec Victoria.

On s'est débarrassé des deux vieux mâts en bois qui n'étaient pas sans offrir du danger, et on les a remplacés par deux autres en acier.

Afin d'aider la navigation on a installé des stations radiogoniométriques permanentes sur les bords du détroit et de la baie d'Hudson: à Fort Churchill, Manitoba, et au cap Hope, Advance, sur la rive sud du détroit d'Hudson. La station temporaire de l'île Nottingham, à l'extrémité ouest du détroit, a été convertie en station radiogoniométrique et les bâtiments réparés afin qu'ils puissent servir encore un an ou deux alors que suivant nos intentions, nous construirons une bâtisse pour station permanente à quelques milles de là sur un point qui pourrait convenir à la construction d'un phare.

On a déterminé l'emplacement destiné à une station radiogoniométrique sur l'île Résolution qui se trouve sur le côté nord, à l'extrémité orientale du détroit, et l'on a fait les plans relatifs à la construction de la station au cours de la saison prochaine.

Sur la côte est, à l'île Seal, on a installé un nouveau type de radiophare automatique qui marque un progrès quant à l'emploi de ce genre d'appareils. Ce radiophare possède plusieurs bonnes innovations, mais du point de vue des marins, il est surtout intéressant du fait qu'il fonctionne automatiquement une fois par heure, jour et nuit, toute l'année. En outre, ce genre d'appareil fonctionne continuellement par temps de brouillard, ce qui fait qu'on peut toujours s'y fier pour prendre des relèvements.

Nous avons reçu 5 autres radiophares de ce genre que nous ont envoyés leurs fabricants et que nous avons l'intention d'installer durant la prochaine saison.

Côte de l'ouest

NOUVELLES CONSTRUCTIONS, ADDITIONS ET MODIFICATIONS

Baie Alert.—On a agrandi le poste d'exploitation afin de pouvoir y mettre un appareil de transmission pour O.C., et on a modifié l'intérieur de ce poste en conséquence de ce changement, et afin de pouvoir installer un petit bureau destiné à l'officier ayant charge de la station. Dans la chambre des machines on a installé un générateur Matthews et une batterie de mise en marche.

Havre Bull.—Dans les maisons d'habitation on a installé l'éclairage électrique dont le courant est fourni par la batterie de mise en marche d'un générateur Matthews. L'un des réservoirs ayant une fuite, on l'a remplacé par un nouveau réservoir à essence et une pompe " Bowser " de sûreté. L'ancien tramway en bois dont les rails étaient pourris a été replacé par un tramway à rails en acier.

Cap Lazo.—Dans la salle des machines on a installé un nouveau réservoir pour l'eau de refroidissement. On a aussi installé une batterie Edison pour l'appareil de transmission radiophonique afin de remplacer la batterie avec plombs qui était abîmée. De plus, on a posé une nouvelle antenne que l'on a reliée à l'appareil récepteur de secours pour ondes de 600 mètres.

Ile Digby.—Le long de la voie du tramway et aussi le long de la ligne des nouveaux poteaux destinés à recevoir la nouvelle ligne de transport d'énergie électrique, on a enlevé les arbres et les buissons et autour de la station on a exécuté un nettoyage complet en enlevant les pièces de bois qui s'y trouvaient et les broussailles.

Afin de permettre les transports nécessaires jusqu'au nouveau poste d'exploitation, on a reconstruit et prolongé d'une centaine de pieds la voie du tramway.

Le poste de levage et l'appareil de levage ont été changés de place et on les a mis sur un point qui permet d'atteindre le nouveau poste d'exploitation. On a réparé et recouvert de bardeaux l'abri pour l'appareil de levage que l'on a visité et monté de nouveau.

Toutes les maisons d'habitation ont été entièrement peinturées à l'intérieur et à l'extérieur, et l'on y a renouvelé les noquets et les bardeaux des toitures. A la base des fondations on a installé des conduites pour l'écoulement des eaux de pluie.

On a démoli les mâts en bois et on les a remplacés par deux nouveaux mâts en treillis d'acier de 200 pieds de hauteur. Enfin on a fait de nouvelles antennes et on les a mises en place.

Les travaux amorcés au poste d'exploitation se trouvent déjà fort avancés.

Enfin on a installé un appareil transmetteur d'essais pour ondes courtes.

Pointe Estevan.—On a exécuté des travaux d'entretien assez importants au chemin Estevan-Hesquiat, où l'on a posé des rondins, de nouvelles conduites, creusé des rigoles et recouvert certaines parties de gravier. Afin d'activer le transport des matériaux sur ce chemin on a reconstruit et fourni un camion Ford. Les mâts ont été assujettis en employant de nouveaux haubans.

Gonzales Hill.—On a repeinturé l'intérieur du poste d'exploitation et modifié l'intérieur de la maison d'habitation. De plus, on a procédé à des essais afin de voir si l'appareil transmetteur pour ondes courtes de 1,600 watts fonctionnait bien et pour l'adapter aux besoins de la station.

Pointe Pachena.—On a installé un appareil transmetteur radiophonique de Marconi de 100 watts.

Pointe Grey.—On a installé un appareil transmetteur d'essais pour ondes courtes et réarrangé l'appareil transmetteur radiophonique. De plus, on a visité l'appareil principal de transmission et procédé à des essais aux fins de diminuer l'interférence sur les longueurs d'ondes de radiodiffusion. Dans la maison d'habitation on a mis un foyer central à air chaud.

Grands lacs

Port Burwell, Ont.—On a installé un appareil récepteur à valve du type "M.S."

Côte de l'est

Station radiogoniométrique du cap Chebucto, N.-E.—On a visité la mise à terre et établi un système nouveau de suspension d'antenne et un nouveau mât de fortune. Avec l'aide du vapeur du gouvernement canadien *Acadia* on a calibré de nouveau la station.

Station radiogoniométrique de Canso, N.-E.—On a relié la station à la ligne de la *Canso Town Electric Power Company* et installé un moteur à C.A. et un appareil automatique de mise en marche. La ligne de transport d'énergie électrique s'étend depuis les limites de la ville jusqu'à la station et emploie les poteaux existants de la ligne téléphonique. On a réparé le chemin entre la station et la grande route.

Station radiogonométrique de l'île St-Paul.—A cette station on a installé un réservoir "Bowser" de 500 gallons, une pompe *Bowser* et un équipement *ad hoc,* et aussi un appareil récepteur du type G-3 pour remplacer celui du type 12A.

Station radiogonométrique de Belle-Isle, Terre-Neuve.—Le personnel de la station a posé un doublage isolant à la maison d'habitation et installé un appareil récepteur G-3.

Station radiogonométrique de Yarmouth, N.-E.—On a relié cette station à la ligne d'énergie électrique de la ville et couplé un moteur à C.A. de 5 H.P., au générateur de C.A. afin de fournir à l'appareil transmetteur l'énergie dont il a besoin.

Station radiogoniométrique de Saint-Jean, N.-B.—On a démoli la vieille grange qui se trouvait près de la bâtisse du bureau et l'on a construit un garage pour 4 automobiles, avec les matériaux provenant du passage Barrington, ce qui permettra de remiser 3 autos et de disposer d'un espace suffisant pour du charbon. De plus on a quelque peu modifié l'appareil de transmission et installé un coupe circuit de sûreté à l'appareil 4 KVA.

Radiophare de l'île Seal, N.-E.—Sur cette île on a installé un nouveau radiophare transmetteur complet. C'était la première fois qu'on installait le nouveau type automatique de 200 watts de cet appareil. Il permet de communiquer de façon satisfaisante avec Saint-Jean, N.-B. et pour des fins de radiogoniométrie, il a une portée certaine de 75 milles. Ce radiophare fonctionne automatiquement à chaque heure du jour et de la nuit et continuellement par temps de brouillard.

Radiophares—Généralités.—En outre des inspections générales et visites d'appareils de radio au cap Ray, Terre-Neuve, au cap Bauld, Terre-Neuve, aux bateaux-phares *Lurcher* et *Halifax N° 24,* on a installé sur le bateau-phare *N° 15* de la pointe Heath, un appareil de 100 watts pour O.C.I.

Baie et détroit d'Hudson

Amery, Man.—Au mille 356 du chemin de fer de la baie d'Hudson, on a, pour le ministère des Chemins de fer et Canaux, installé une station provisoire dans laquelle on a mis un générateur avec batterie de mise en marche actionnée par une machine automatique à essence de 2-K.W., et l'on a installé un appareil transmetteur de 100 watts du type ordinaire et un appareil récepteur du type "M.S." Pour supporter l'antenne on a érigé deux mâts en acier de 80 pieds. Cette station maintient la communication entre la tête de ligne de la voie ferrée du Chemin de fer de la Baie d'Hudson et Fort Churchill, Manitoba. On s'en servira jusqu'à ce que la ligne télégraphique terrestre soit mise en service.

Fort Churchill, Manitoba.—On a supprimé la station provisoire qui avait été construite en 1927 pour le Ministère des Chemins de fer et Canaux et on l'a remplacée par une nouvelle station radiogoniométrique permanente et complète. Cette station dispose d'un poste mixte d'exploitation et d'énergie électrique, d'une maison d'habitation et de deux mâts en acier de 150 pieds. Afin de pouvoir résister au climat du nord, les bâtisses ont été pourvues d'un doublage isolant approprié. Quant à l'équipement de T.S.F., il comprend: deux générateurs à batterie de mise en marche de 32 volts qui sont actionnés par des moteurs à essence de 6 K.V.A., et il comprend aussi un appareil transmetteur du type ordinaire pour longues ondes de 1,600 watts O.C., et O.C.I., un appareil transmetteur de 500 watts pour O.C. et un appareil transmetteur de radiotéléphonie de 100 watts. Pour la réception on dispose d'un équipement qui comprend un appareil récepteur de radiogoniométrie G-3, un appareil récepteur du type "M.S." et un appareil récepteur pour ondes courtes.

Baie Wakeham, détroit de la baie d'Hudson.—On a supprimé la station provisoire qui se trouvait à cet endroit et l'on a transporté au cap Hopes Advance, l'appareil transmetteur à valve de 500 watts pour ondes courtes, et un générateur, actionné par un moteur, de 5 K.W.

Ile Nottingham, détroit d'Hudson.—La station provisoire qui avait été construite en 1927 pour aider à patrouiller le détroit d'Hudson a été convertie en station radiogoniométrique du type généralement employé et l'on a remplacé par un nouveau générateur automatique de 5 K.W. avec batterie de démarrage l'ancien générateur de 5 K.W. actionné par un moteur à essence. De plus on a installé un appareil récepteur de radiogoniométrie du type G-3 et érigé un mât en acier de 150 pieds. Quant aux bâtisses provisoires, on les a réparées et rendues aussi confortables que possible.

Cap Hopes Advance, détroit d'Hudson.—A cet endroit, pour employer la station provisoire de la baie Wakeham, on a établi une nouvelle et complète station radiogoniométrique permanente. De plus on a construit une bâtisse mixte d'exploitation et de production d'énergie électrique, une maison et un magasin; et, en employant des mâts creux, on a érigé un mât en acier de 150 pieds. L'équipe-

ment de la station comprend: un générateur de 5 K.W. actionné par un moteur à gazoline et qui provient de la baie Wakeham, un générateur automatique de 5 K.W. actionné par un moteur à gazoline et disposant d'une batterie de démarrage, du type à plombs de 32 volts; un appareil transmetteur à valve du type ordinaire de 500 watts pour longues ondes continues et pour O.C.I.; un appareil transmetteur à valve de 500 watts pour ondes courtes provenant de la baie Wakeham; un appareil récepteur de radiogoniométrie du type G-3, un appareil récepteur pour ondes courtes, et un appareil récepteur du type "M.S.".

AIDE SPÉCIALE QUI A ÉTÉ DONNÉE AUX NAVIRES, DURANT L'ANNÉE, PAR LES STATIONS DE RADIO DU GOUVERNEMENT

Côte de l'Ouest—Havre Bull

Vapeur *Redwood*.—Le 31 août 1928 à 4.40 m., le vapeur *Redwood* fit connaître à la station de Havre Bull qu'il s'était échoué à 4 h.m. par temps de brouillard, position incertaine. A 5.20 m. le *Redwood* ajouta: "Echoué sur la roche Hunt entre la Pointe Scarlet et l'île Pine; veuillez rester aux écoutes". A 5.15 m. la station de la baie Alert entre en communication avec le vapeur *Curacoa* qui donna sa position: "Fais route au sud, suis en face du feu du Havre Bull"; ceci fut modifié à 5.35 m. en: "Feu du havre Boat". On s'efforça en vain d'atteindre d'autres navires dans le voisinage. A 5.45 m. la station du havre Bull fit connaître au *Redwood* la position où se trouvait le vapeur *Amur* à 8.30 s., le 30 août. A 6 m. le *Redwood* fit connaître au vapeur *Amur* qu'il entrait en communication avec lui. L'*Amur* se tint près du *Redwood* jusqu'au renflouement de ce bâtiment à 10.00 m. Le *Redwood* continua son voyage par ses propres moyens.

Cap Lazo

Canot à moteur *Vimy 3*.—Le 6 décembre 1928 à 3.30 s. une avarie de machine fit que le *Vimy 3* s'échoua près de la station du cap Lazo. Les armateurs furent informés de la chose, mais à cause du mauvais temps on ne put sauver ce canot dont la perte fut totale.

Vapeur *Aleutian*.—Le 23 février 1929 à 23.40 s., la station du cap Lazo reçut du vapeur *Aleutian* un radiogramme de détresse lui faisant connaître que ce navire était échoué sur l'île Maud de Seymour Narrows. La station cap Lazo s'efforça en vain d'atteindre un remorqueur par radiotéléphone. A 00.30 l'*Aleutian* fit connaître qu'il était renfloué, qu'il n'avait pas besoin de secours, et qu'il se rendait à Seattle par ses propres moyens.

Yacht à moteur *Gretna M*.—Le 12 mars 1929 à 19.40 le yacht à moteur *Gretna M*. appela la station du cap Lazo par radiophone et lui dit: "Avarié dans les rapides de la pointe Green; envoyez quelqu'un à notre secours". La station du cap Lazo communiqua avec le *St. Faith* qui allait porter secours au *Gretna M*., qui fut informé par la station radiophonique du chenal Cardero que son bateau à moteur avait atteint le *Gretna M*. vers 22.00 et qu'il n'y avait plus besoin d'aide. Le *Gretna M*. arriva sain et sauf à la Pointe Green.

Station radiogoniométrique de la Pointe Pachena

Bateau à moteur *Gardener M*.—Le 15 mai 1928 à 13.40 la station de la Pointe Pachena reçut un télégramme de l'opérateur du télégraphe du gouvernement à la rivière Jordan, faisant connaître qu'un bateau était à la côte à un mille à l'est de la rivière Jordan. A 13.50 Pachena informa le vapeur des Etats-Unis *Snohomish* de cet état de choses et aussi le V.G.C. *Malaspina* qui se trouvant à 5 milles au nord de la rivière Jordan, se rendit à toute vitesse sur les lieux. A 13.65, Pachena mit au courant des événements la station du bateau

de sauvetage de Banfield. Pachena relaya les télégrammes échangés entre le *Malaspina* et le *Gardener M.* au sujet de la mise à bord d'un câble, etc. Le *Gardener M.* fut ultérieurement renfloué par d'autres bateaux à moteur.

Bateau à moteur *Fleur de Vie.*—Le 16 novembre 1928 à 16.00, le gardien du phare de Carmanah fit connaître à la station de Pachena qu'on lui avait dit que le bateau à moteur *Fleur de Vie* drossait dans le détroit à 4 ou 5 milles de la Pointe Bonilla. A 16.07 Pachena informa de la chose la station de sauvetage de Banfield. A 16.20 Totoosh fut priée de renseigner le garde-côtes *Neah Bay.* Les bateaux de sauvetage de Banfield et de Neah Bay se rendirent sur les lieux. Une embarcation à moteur remorqua le *Fleur de Vie* jusqu'à Port Renfrew.

Pointe Grey

Remorqueur *Burrard Chief.*—Le 11 mai 1928 à 21.10 le remorqueur *Burrard Chief* fit connaître par radiophone à la station de la Pointe Grey qu'il pourrait avoir besoin d'aide craignant que un ou deux des chalands qu'il remorquait ne chavirassent. Position: en face de la Pointe Grey, destination: Baie English, forte brise de l'ouest. Le pointe Grey radiodiffusa ces renseignements par radiophone. La cale sèche de Vancouver et la compagnie de sauvetage informées de cet état de choses par téléphone dirent qu'elles enverraient un remorqueur. A 21.20 le remorqueur *Prospective No. 2* entra dans le havre de Vancouver et immédiatement le *Burrard Chief* entra en communication avec lui, lui faisant connaître qu'il ne demandait pas d'aide, mais qu'on devait tenir un remorqueur prêt à se porter à son secours si un des chalands chavirait. A 22.15 le *Burrard Chief* fit connaître qu'il se trouvait dans une anse de l'autre côté de la Pointe Atkinson et que tout allait bien.

Vancouver

Vapeur *Hampholm* et vapeur *Princess Adelaide.*—Le 19 décembre 1928 à 11.15 m. par temps de brouillard, les vapeurs *Hampholm* et *Princess Adelaide* entrèrent en collision dans la baie English. La station de Vancouver en informa immédiatement les agents des deux navires et procéda à l'échange des télégrammes. Le *Princess Adelaide* fut remorqué jusqu'aux chantiers Wallace de Vancouver-Nord.

Côte de l'Est—Sydney-Nord, N.-E.

Vapeur *Callisto.*—Le 29 avril 1928 à 12.20 s. la station de Sydney-Nord reçut un message de détresse du vapeur *Callisto* disant: "Echoué en face de Louisbourg", sans autres renseignements ou position exacte. Le V.G.C. *Montcalm* recueillait aussi un radiogramme de détresse et s'efforça mais en vain de connaître la position du *Callisto.* A 5.40 m. le *Montcalm* partit de Sydney-Nord à la recherche du *Callisto,* mais jusqu'à 6.30 du 30 il ne l'avait pas trouvé. A 2 s. le 30 on reçut un rapport faisant connaître que le corps d'un noyé avait été jeté à côte à Scatari. Perte totale du navire.

Vapeur *Cairntorr.*—Le 23 octobre 1928, à 2.25 s. la station de Sydney-Nord reçut un radiogramme de détresse du vapeur *Cairntorr* disant: "Echoué par le travers de la roche de l'île extérieure, baie Coacoacho, P.Q. Lat. 50.08 N. 60.15 W., embarquons dans les canots de sauvetage." La station de Sydney-Nord radiodiffusa immédiatement ce renseignement qu'elle porta à la connaissance spéciale des agents de la Marine à Sydney et à Halifax, N.-E., et à celle de Lloyds à Sydney-Nord et à Londres. Ce radiogramme fut répété par la station de l'île Grindstone. A 2.30 s. le vapeur *Aggersund* était en communication avec le *Coirntorr* qui se trouvait à 50 milles de lui et il se porta à son secours. Jusqu'à 4 s. on ne reçut aucun autre renseignement. A 4.20 s. le vapeur *Salacia* qui se trouvait à 15 milles du navire en perdition se porta à son secours. Toute la nuit le *Aggersund* et le *Salacia* se tinrent près du *Cairntorr* dont la perte fut totale.

Ile de Sable, N.-E.

Chalutier *Islande.*—Le 6 juin 1928 à 2.55 s. la station de l'île de Sable entendit le chalutier *Islande* qui demandait du secours au chalutier *Rayondor,* se disant à la côte. A 3.s. le surintendant Henry fut prié de tenir prêt en cas de nécessité, l'équipage du bateau de sauvetage de l'île. A 3.10 s. l'île de Sable demanda à l'*Islande* si Lloyds devait être prévenu. A 3.16 s. l'*Islande* répondit:—"Oui, vous pouvez dire que nous sommes à la côte", position: sur la barre N.E. de l'île de Sable à environ 5 milles E.N.E. du feu N.E. Avec l'aide des chalutiers *Rayondor* et *Loubyrne,* l'*Islande* fut renfloué à 7.35 s.

Cape Race, Terre-Neuve

Vapeur *Carlier.*—Le 18 février 1929 à 19.30 T.F.E., la station du cap Race reçut un radiogramme de détresse du vapeur *Carlier,* disant: "Ai frappé un objet submergé par lat. 44.30 N. long. 42.05 W., arbre porte hélice et arbre brisé dans le tube d'arrière. A 22.15 le *Carlier* dit: "Accepte offre d'aide du vapeur *City of Winnipeg.*" Le *Carlier* fut remorqué jusqu'aux Açores.

Vapeur *Padnsay.*—Le 16 février 1929 à 7.45 m. T.F.E., la station du cap Race fut informée par le vapeur *Vulcania* que l'appareil à gouverner du vapeur *Padnsay* était brisé, que son antenne avait été emportée et que le vapeur *Président Harding* se portait à son secours. Le 17 février le *Padnsay* était encore immobilisé mais ultérieurement il poursuivit sa route par ses propres moyens.

Vapeur *Plasdinam.*—Le 23 juin 1928, à 11.30 T.F.E., le vapeur *Baron Garioch* fit connaître à la station du cap Race que le vapeur *Plasdinam* se trouvait échoué à la Pointe Freshwater à environ 7 milles à l'ouest du cap Race. Le *Baron Garioch* se tint près du navire en détresse. L'équipage débarqua sain et sauf. Perte totale du *Plasdinam* qui n'était pas pourvu de T.S.F.

Vapeur *Gydavore.*—Le 1er décembre 1928 à 12.20, la station du cap Race reçut un radiogramme de détresse du vapeur *Gydavore,* l'informant que son appareil à gouverner était brisé et qu'il était drossé dans la direction du feu de l'île Allen. Le 2 décembre le *Gydavore* fit connaître qu'il s'était réparé provisoirement et qu'il continuait sa route.

Vapeur *Kiruna.*—A 4.30 T.M.G., le 2 décembre 1928, la station du cap Race reçut un radiogramme de détresse du vapeur *Kiruna* faisant connaître qu'il se trouvait à moitié chaviré par 50.05 N. et 54.05 W., sa cargaison de minerai de plomb se trouvant déplacée. Le *Kiruna* retourna à Botwood, Terre-Neuve.

Pointe Amour Belle-Isle

Aéroplane *Bremen.*—Le 13 avril 1928 on fit promptement connaître le naufrage de l'aéroplane allemand *Bremen* sur l'île Greenly, Labrador, à la suite de quoi eut lieu un important trafic de T.S.F. qui comprit des matières destinées à la pressse, les radiogrammes en cette circonstance ayant été envoyés par les stations de la Pointe Amour et de Belle-Isle.

Les stations radiotélégraphiques de la côte est ont aussi aidé les vapeurs: l'*Orient, Twickenham, Glitra, Michael Lembiricos, Rosecastle, Aldebaran, Innerton, Illingworth, Queen's County, Framlington Court, Panaghis M. Hadoulis* et *Hedrun.*

Grands lacs—Pointe Edward et Tobermory, Ontario

Vapeur *Thousand Islander.*—Le 21 novembre 1928 le vapeur *Collingwood* informa la station de la Pointe Edwards, que le vapeur *Thousand Islander* avec tout son équipage à bord dérivait et était sur le point de sombrer. Le *Collingwood* se trouvait a environ nord soixante-cinq dégrés ouest de l'île de la Baie

du Tonnerre, distance vingt-cinq milles, bourrasque du sud-ouest avec neige. A 1.50 s. le *Collingwood* fit connaître à la station de Tobermory: "1.10 s. ancré à l'île du milieu, lac Huron, position de l'*Islander* lorsque vu pour la dernière fois à vingt-six milles dans le sud, 75 degrés à l'est de la Baie du Tonnerre." A la demande de l'agent de la Marine, ce renseignement fut diffusé pour aviser tous les navires.

Les stations de la Radio des Grands Lacs ont aussi aidé les vapeurs: *Renfrew, Huronic, Canadoc* et *Collier No. 1.*

SERVICE DE SIGNAUX VISUELS DE LA CÔTE EST

Les stations de signaux de la côte Est qui sont administrées par le Service de la Radio sont placées sous la juridiction du surintendant divisionnaire de la Radio à Halifax. Les stations de Radio font rapport sur les navires avec lesquels elles ont communiqué, et ces rapports sont supplémentés par d'autres rapports faisant connaître les navires aperçus des stations de signaux visuels suivantes, qui sont organisées de façon à travailler de concert avec le Service de la Radio de la côte Est:—

Iles de la Madeleine.—Y compris Grindstone, l'île Amherst, Baie Pleasant, Grosse Isle et Etant-du-Nord. Par T.S.F. communique avec Sydney.

Ile St-Paul.—Agent de signaux à vacation partielle. Par T.S.F. communique avec Sydney.

Aspy Bay.—Agent de signaux à vacation partielle. Par ligne terrestre communique avec Sydney.

Ile Scatari.—Agent de signaux à vacation partielle. Par ligne terrestre et par téléphone communique avec Sydney.

Pointe Flat.—Agent de signaux à vacation partielle. Par ligne privée de téléphone communique avec Sydney.

Pointe Tupper.—Agent de signaux à vacation partielle. Par ligne terrestre communique avec Sydney; des rapports concernant les glaces sont envoyés à Canso.

Sydney, C.-B.—Les devoirs d'agent de signaux sont assumés par le capitaine MacKenzie, surintendant des pilotes, qui, à la réception des rapports, les étudie et, s'il y a lieu, les transmet aux bureaux principaux d'Halifax et de Québec.

Halifax, N.-E.—Cette station qui se trouve à la citadelle, maintient une veille continuelle et se tient en communication directe avec la station de signaux et de radio de Chebucto Head, au moyen d'une ligne de téléphone privée qui a été installée au cours de cette année. Dans le rapport annuel du ministère on fait connaître, en résumé, le nombre des navires qui ont été signalés par la station de la citadelle.

Chebucto Head.—Cette station se trouve à l'entrée du havre d'Halifax, et fait rapport de tous les navires qui passent, à la station de signaux de la citadelle. A cette station on emploie à vacation complète deux agents de signaux pour signaux visuels. Une station radiogoniométrique se trouve au même endroit, et elle fournit des rapports concernant tous les navires avec lesquels elle a communiqué par T.S.F., navires dont elle fait connaître la position et l'heure probable de leur arrivée. Afin de pouvoir communiquer la nuit avec les navires non pourvus de T.S.F., cette station possède des appareils pour signaux optiques lumineux.

Bateau-phare de Sambro Head.—Ce bateau-phare maintient une veille afin de faire rapport à Chebucto Head de tous les navires qui passent, et qui ne sont pas pourvus de T.S.F.

Saint-Jean, N.-B.—Le station de signaux, à Saint-Jean, est située dans l'édifice de la Douane, et elle est reliée par téléphone à la station radiogoniométrique de Red Head. On y emploie deux commis pour signaux à vacation complète.

Bateau-phare *Lurcher.*—Fait rapport par T.S.F. à Red Head, Saint-Jean, sur tous les navires qu'il a hélés ou aperçus.

Ile Seal.—Un commis de signaux à vacation partielle fait rapport par T.S.F. à Red Head, Saint-Jean, sur tous les navires qu'il a hélés ou aperçus.

Ile Partridge.—Un agent de signaux à vacation partielle. Communique par téléphone avec Saint-Jean, N.-B.

CHANTIER DE CONSTRUCTION DE NAVIRES DE SOREL

Rapport de M. Fred. Bridges, surintendant

Au chantier de Sorel les travaux comprennent principalement: l'entretien en bon état de la flotte du service qui s'occupe du chenal maritime du Saint-Laurent, les réparations nécessaires, et le travail que nécessitent les bâtisses et les nouvelles constructions.

On y a aussi exécuté des travaux sur les navires à vapeur du Dominion, pour le service de l'entretien des phares, pour celui de l'entretien des bouées et pour le service des signaux.

Relativement à la flotte du chenal maritime du fleuve Saint-Laurent, je désire faire remarquer que l'entretien et les réparations de cette flotte augmentent d'année en année, ce qu'il faut surtout attribuer, selon moi, au creusage qui doit être exécuté à de plus grandes profondeurs et dans un sol plus dur.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS

Au cours de l'année budgétaire on a achevé comme il faut la drague *N° 8*, les chalands en acier pour déblais *N°s 91* et *92*, et les chalands de bois *N°s 96* et 97. Les travaux de la construction dite *N° 15*, c'est-à-dire le nouveau *Frontenac*, furent continués, mais ne sont pas encore achevés. On a achevé les plans des constructions *N°s 98* et *99*; les matériaux ont été commandés et délivrés et l'établissement des coques est déjà fort avancé. On achevé de construire les chaudières marines du type écossais pour les dragues *N°s 3* et *4*, et on achevé et placé à bord celles de la drague *N° 4*.

On a exécuté des réparations importantes à bord de navires du chenal maritime du Saint-Laurent et à bord d'autres navires.

Les navires suivants ont été mis sur cale: la barge porteuse *N° 1*, les remorqueurs: *Bécancour, Contrecœur, Deschaillons, Iberville, Laviolette, Varennes*, V.G.C. *Argenteuil* et le V.G.C. *Emilia.*

VAPEURS DU DOMINION QUI ONT ÉTÉ RÉPARÉS

On a réparé les vapeurs du Dominion suivants: *Acétylène, Argenteuil, Berthier, Emilia, Shamrock, Lady Grey* et *Mikula.*

BÂTISSES ET QUAIS

On a entretenu en bon état les bâtisses et les quais du chantier de construction de navires et on les a quelque peu réparés. De plus, on a amorcé les travaux de reconstruction du quai N° 4.

BIGUES DE LEVAGE ET COUETTES

On a exécuté les réparations dont avaient besoin la bigue de levage de 140 tonnes et les couettes.

Au cours de l'année budgétaire 1928-29 on a employé au chantier de construction de navires un personnel d'importance variable, savoir: un minimum de 671 personnes au 25 juin 1928 et un maximum de 737 personnes les 11, 17 et 25 mars 1929, la moyenne pour l'année ayant été de 695 personnes par jour.

Durant l'année budgétaire 1928-29 le coût total de l'exploitation du chantier maritime de Sorel a été de $1,044,621.29.

BUDGET ET DÉPENSES

Le budget du ministère de la Marine voté par le Parlement pour l'année budgétaire 1928-29 s'élevait à $12,190,554.77; les dépenses se sont élevées à $9,441,190.17, ce qui, pour ce ministère, a laissé une balance de fonds non dépensés de $2,749,364.60.

CORRESPONDANCE

Durant l'année budgétaire 1928-29 le nombre des lettres reçues a été de 143,275.

En 1928-29 on a expédié 46,600 lettres: ceci ne comprend pas les lettres circulaires qu'on estime avoir été au nombre de plus de 50,000.

Les chiffres donnés ci-dessus comprennent la correspondance du service de la radiotélégraphie et celle du service hydrographique qui, jusqu'à une date récente, figuraient dans le rapport du service des archives des Pêcheries.

NOUVELLES LOIS

Durant la session parlementaire de 1929, on a sanctionné les lois suivantes concernant le ministère, savoir:—

19-20 Georges V. chapitre 37.—Loi pourvoyant à un emprunt supplémentaire à consentir aux Commissaires du havre de Chicoutimi; sanctionnée le 14 juin 1929.

19-20 Georges V. Chapitre 44.—Loi pourvoyant à un emprunt supplémentaire à consentir aux Commissaires du havre d'Halifax; sanctionnée le 14 juin 1929.

19-20 Georges V. Chapitre 47.—Loi pourvoyant à un emprunt supplémentaire à consentir aux Commissaires du havre de Montréal; sanctionnée le 14 juin 1929.

19-20 Georges V. Chapitre 50.—Loi pourvoyant à un emprunt à consentir aux Commissaires du havre de Trois-Rivières; sanctionnée le 14 juin 1929.

19-20 Georges V. Chapitre 60.—Loi pourvoyant à un emprunt supplémentaire à consentir aux Commissaires du havre de Vancouver; sanctionnée le 14 juin 1929.

A. JOHNSTON,
Sous-ministre de la Marine.

DOMINION DU CANADA

SOIXANTE-DEUXIÈME

RAPPORT ANNUEL

DE LA

DIRECTION DES PÊCHERIES

Ministère de la Marine et des Pêcheries

ANNÉE

1928-29

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1929

A Son Excellence le Très Honorable Vicomte Willingdon, G.C.S.I., G.C.M.G., G.C.I.E., G.B.E., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

Qu'il plaise à Votre Excellence:

Que j'aie l'honneur de soumettre, pour sa gouverne et celle du Parlement du Canada, le soixante-deuxième rapport annuel de la direction des Pêches du ministère de la Marine et des Pêcheries.

J'ai l'honneur d'être

de Votre Excellence le très obéissant serviteur,

P. J. ARTHUR CARDIN,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, juillet 1929.

TABLE DES MATIÈRES

PAGES

Rapport du sous-ministre:

Sommaire des pêches propres à l'année civile 1928 5
Mise en application de la Loi relative à l'Inspection des Poissons 18
Inspection des fabriques de conserves et des conserves de poissons, de mollusques et de crustacés 19
Office de biologie marine 19
Service des renseignements relatifs aux pêches 21
Services relatifs à la Prime à la pêche 22
Service relatif à la centralisation des prises de poisson 23
Pisciculture 24
Ostréiculture, Ile-du-Prince-Edouard 27
Recherches sur les pétoncles ou vanneaux et sur les huîtres 29
Commission royale des pêches atlantiques 29
Comité nord-américain pour l'Exploration de la Mer 34
Commission internationale du flétan 36
Traité relatif au saumon sockeye du fleuve Fraser 37
Syndicat corporatif des pêcheurs de Gloucester 43

APPENDICES

1. Rapports des surintendants de pêche 45
2. Rapport sur les travaux de l'Office de biologie marine 137
3. Rapport du directeur de la pisciculture 158
4. Rapport relatif aux recherches sur les pétoncles ou vanneaux 234
5. Rapport sur l'ostréiculture, Ile-du-Prince-Edouard 236
6. Rapport de l'ingénieur des pêcheries 238
7. Relevé des dépenses et des recettes, 1928-29 246
8. Relevé des dépenses et des recettes, 1867-1928 260
9. Entrées des navires de pêche américains (Pacifique) 272
10. Entrées des navires de pêche américains (Atlantique) 278
11. Sommaire des licences délivrées 280
12. Relevé des poursuites judiciaires intentées 283

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE

Hon. P. J. A. Cardin,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le soixante-deuxième rapport annuel de la direction des Pêches du ministère pour l'année financière close le 31 mars 1929.

Le rapport comporte les sujets suivants:—

Sommaire des pêches propres à l'année civile 1928.
Mise en application de la Loi relative à l'Inspection des Poissons.
Inspection des fabriques de conserves et des conserves de poissons, de mollusques et de crustacés.
Office de Biologie marine.
Service des renseignements sur les pêches.
Service de la prime à la pêche.
Services relatifs à la centralisation des prises de poisson.
Pisciculture.
Ostréiculture, Ile-du-Prince-Edouard.
Recherches sur les pétoncles ou vanneaux et sur les huîtres.
Commission royale des pêches atlantiques.
Comité nord-américain pour l'Exploration de la Mer.
Commission internationale du flétan.
Traité relatif au saumon sockeye du fleuve Fraser.
Syndicat corporatif des pêcheurs de Gloucester.

Comme appendices au rapport apparaissent les ouvrages suivants:—

Rapports des surintendants de pêche.
Rapport sur les travaux de l'Office de biologie marine.
Rapport du directeur de la pisciculture.
Rapport relatif aux recherches sur les pétoncles ou vanneaux.
Rapport de l'ingénieur des pêcheries.
Rapport sur l'ostréiculture dans l'Ile-du-Prince-Edouard.
Relevé des dépenses et des recettes afférentes aux pêcheries, 1928, et relevé des dépenses et recettes afférentes aux pêcheries, par province, 1867-1928.
Sommaire des licences délivrées.
Relevé relatif aux poursuites judiciaires intentées pour délits commis à l'encontre de la Loi relative aux Pêcheries.
Entrées des navires de pêche américains sur la côte occidentale et sur la côte orientale.

SOMMAIRE DES PÊCHES DE 1928

Au Canada, le rendement pécuniaire des pêcheries en l'année civile de 1928 se totalisa à $55,050,973, soit $5,927,364 au-dessus de celui de 1927. Sauf en 1918 et 1919, époque de la majoration des cours propres à cette ère d'hostilités, il n'est signalé qu'une seule année où les pêcheries du Canada aient fourni un rendement pécuniaire supérieur à 1928. Et cette exception est survenue en 1926 quand, à la faveur de conditions climatiques exceptionnellement avantageuses, la valeur totale marchande du poisson atteignit le chiffre de $56,360,633, soit $1,309,660 de plus qu'en 1928.

En 1928, on a signalé un accroissement dans les prises de poisson tant sur la côte atlantique—provinces maritimes et Québec—que sur la côte Pacifique. Les prises fluviales et lacustres manifestent un léger décroissement, imputable à Ontario et au Manitoba. La valeur marchande des pêches maritimes s'est totalisée à $46,669,222 par comparaison à $41,921,126 lors de l'année civile antécédente. Dans le cas des pêches fluviales et lacustres la valeur commerciale de la production s'est chiffrée à $8,381,751, soit un accroissement de $805,839 par rapport aux chiffres de 1927.

Dans l'ensemble, les cours, pratiqués dans le négoce du poisson, furent quelque peu plus élevés en 1928 qu'ils ne l'avaient été l'année antérieure, et cette condition, jointe au relèvement des prises, contribua à faire de l'année une période plus prospère pour les exploitants que celle qui l'avait précédée. Le chiffre des exportations se distingue par une augmentation substantielle. Les poissons du Canada et leurs produits furent acheminés vers 100 pays étrangers et l'ensemble des exportations atteignit une valeur de $38,096,245 contre $34,814,448 en 1927. En 1928, l'excédent des exportations de poisson sur les importations de cet article fut de $34,028,171. Le nombre d'hommes employés à la capture et au déchargement du poisson, c'est-à-dire dans les opérations initiales et élémentaires propres à l'exercice de l'industrie des pêches, s'est élevé à 62,785 par comparaison à 63,415 l'année précédente, cependant que 15,434 personnes furent employées dans les fabriques de conserves et les usines et ateliers de traitement des poissons, mollusques et crustacés par comparaison à 16,697 l'année antécédente soit au total 78,219 personnes directement employées dans l'industrie des pêches ou 1,893 de moins qu'en 1927.

Les placements d'argent se caractérisent par une augmentation. Au chiffre de $58,072,371, leur somme fut de $1,765,910 plus élevée qu'en 1927. Les capitaux, engagés dans les usines, ateliers et fabriques de traitement de poissons, mollusques et crustacés, se sont chiffrés à $26,941,283, soit un accroissement de $2,486,801, malgré une diminution nette dans le nombre des établissements en exploitation. On signale un décroissement dans le nombre des fabriques de conserves de homard et de saumon mais une augmentation dans leur rendement total par comparaison à l'année antécédente. Le nombre de fabriques de conserves de mactres et d'ateliers de salaison en exploitation fut plus élevé qu'en 1927. Le nombre des fabriques d'engrais, de farines et d'huiles de poisson fut aussi plus considérable. Dans la pratique des opérations initiales de l'industrie, la valeur des navires, barques et engins en usage fut de $31,131,088, soit $720,000 environ de plus que l'année antérieure.

Il n'est pas sans intérêt de souligner le fait que, tout en constatant un décroissement dans le nombre des personnes employées dans l'industrie en 1928 par comparaison à 1927, les prises et leur valeur marchande pour l'ensemble du Canada atteignirent un chiffre plus élevé que l'année précédente. La généralisation de l'usage des bateaux à moteur et des appareils et engins mécaniques dans l'exercice de la pêche contribue à élever le rendement de travail de chacun des exploitants. La multiplication des bateaux à moteur dans la pratique des opérations de pêche est un facteur dont il convient de tenir compte dans l'étude analytique des changements qui surviennent d'année en année dans la valeur numérique du personnel employé dans l'industrie.

Il est de même expédient de signaler ici que tout donne lieu de prévoir que l'accroissement, noté dans le montant des placements pécuniaires appliqués à l'industrie en 1928, va se prolonger jusqu'en l'année prochaine. Sur la côte orientale, par exemple, on observe présentement une augmentation dans les placements monétaires appliqués au matériel d'exploitation destiné à l'exercice des opérations primaires de la pêche. Pendant l'hiver, on n'a pas compté moins de 155 bateaux de pêche en voie de construction dans les chantiers des provinces maritimes, la plupart dans la Nouvelle-Ecosse. A cet égard on constate plus d'activité dans les provinces maritimes que depuis nombre d'années, condition en partie attribuable aux résultats plus encourageants remportés par les pêcheurs

en 1928 et en partie à la création par le département des services de centralisation des prises de poisson dont il est traité ailleurs dans ce sommaire et qui, en élargissant le champ commercial exploité par les pêcheurs, les incitent à multiplier leurs moyens de production.

Répartie par province, la valeur marchande globale des pêches du Canada, propre à 1928, se décompose comme suit: quarante-huit pour cent pour la Colombie britannique, trente-deux pour cent pour les provinces maritimes, sept pour cent pour Ontario, sept pour cent pour les provinces centrales et le territoire de Youkon, réunis, et six pour cent pour Québec. Il n'y a qu'une seule province qui ait accusé un fléchissement ($171,126) dans la valeur marchande de 1928 par comparaison à 1927, et c'est l'Ile-du-Prince-Edouard.

Au point de vue du rendement commercial, la pêche des saumons prit le premier rang en importance pendant l'année et sa production totale, s'accroissant de quelque $3,000,000 par comparaison à l'année antérieure, s'est distinguée par une valeur de $17,867,053. Vint ensuite la pêche de la morue avec une production évaluée sur les marchés à $6,285,777, puis la pêche des homards d'une valeur de $5,183,988. Dans le cas du flétan et du hareng, la production annuelle s'est chiffrée à plus de $3,000,000. Le rendement en célan fut supérieur à $2,000,000, cependant que la valeur marchande des prises de poisson blanc, le plus important poisson fluvial au point de vue du négoce, dépassa aussi $2,000,000. Les pêches d'aiglefin, de sandre ou doré, de sardines, d'éperlan et de truite ont produit un rendement pécuniaire de plus de $1,000,000.

Le tableau I ci-dessous donne par province et pour 1928 la valeur marchande globale de la production annuelle par comparaison avec les trois années antérieures et le tableau II la valeur marchande totale par province de la production maritime, fluviale et lacustre:—

TABLEAU I

—	1928	1927	1926	1925
	$	$	$	$
Nouvelle-Ecosse	11,681,995	10,783,631	12,505,922	10,213,779
Nouveau-Brunswick	5,001,641	4,406,673	5,325,478	4,798,589
Ile-du-Prince-Edouard	1,196,681	1,367,807	1,358,934	1,598,119
Québec	2,996,614	2,736,450	3,110,964	3,044,919
Ontario	4,030,753	3,670,229	3,152,193	3,436,412
Manitoba	2,240,314	2,039,738	2,328,803	1,466,939
Saskatchewan	563,503	503,609	444,288	494,882
Alberta	725,050	712,469	749,076	458,504
Colombie britannique	26,562,727	23,264,342	27,367,109	22,414,618
Territoire du Youkon	51,665	12,090	17,866	15,370
Total	55,050,973	49,497,038	56,360,633	47,942,131

TABLEAU II

—	Pêches maritimes	Pêches fluviales et lacustres	Total
	$	$	$
Nouvelle-Ecosse	11,681,995	.....	11,681,995
Nouveau-Brunswick	4,973,562	28,079	5,001,641
Ile-du-Prince-Edouard	1,196,681	.....	1,196,681
Québec	2,254,257	742,357	2,996,614
Ontario	.....	4,030,753	4,030,753
Manitoba	.....	2,240,314	2,240,314
Saskatchewan	.....	563,533	563,533
Alberta	.....	725,050	725,050
Colombie britannique	26,562,727	.....	26,562,727
Territoire du Youkon	.....	51,665	51,665
	46,669,222	8,381,751	55,050,973

NOUVELLE-ÉCOSSE

En Nouvelle-Ecosse, la production annuelle de $11,681,995 a surpassé de près de $900,000 le rendement total de 1927 et ne fut que de $823,927 inférieure aux chiffres de 1926, année, qui, comme on l'a déjà signalé, s'est caractérisée par l'existence de conditions climatiques particulièrement favorables. A l'égard de la pêche des morues, on enregistre une augmentation de près de 14,000,000 de livres dans les prises et d'un peu plus de $950,000 dans leur valeur marchande. On enregistre aussi un accroissement dans les prises et la valeur commerciale de l'aiglefin, du lieu, du colin, du merlan, de la merluche et de la lingue et de l'espadon aussi bien qu'une augmentation dans la valeur commerciale du maquereau. D'autre part les déchargements de flétan, de hareng, de homard et de saumon accusent un fléchissement. Les déchargements de pétoncles ou vanneaux ont beaucoup fléchi par comparaison à 1927, mais furent sensiblement plus importants que ceux de toute autre année antérieure. On signale une légère augmentation dans les déchargements et la valeur commerciale des mactres. La pratique de cours rémunérateurs sur les marchés du poisson séché fut un facteur important de relèvement de la valeur monétaire de la production propre à l'année. Les déchargements opérés par la flotte de Lunenburg, dont les exploitations servent surtout à alimenter le négoce du poisson séché, se sont chiffrés à 717,225 quintaux par comparaison à 682,770 quintaux en 1927, bien que le nombre des navires en activité, soit soixante-quinze, fût de huit de moins que l'année précédente.

NOUVEAU-BRUNSWICK

L'année s'est révélée comme très féconde en succès pour l'industrie des pêches du Nouveau-Brunswick où le rendement pécuniaire des prises s'est totalisé à $5,001,641, soit $600,000 de plus qu'en 1927. La pêche de la sardine, qui acquiert chaque année de plus en plus d'importance, et dont les débarquements se sont totalisés pendant l'année à 55,869,800 livres d'une valeur commerciale de $1,284,771, contribua pour plus de $238,000 au gain réalisé dans l'exploitation des pêcheries de la province. De même, la production de l'éperlan s'est caractérisée par une augmentation de plus de $225,000 dans le rendement pécuniaire par rapport à l'année antérieure alors que les prises atteignirent le chiffre de 4,618,400 livres d'une valeur commerciale de $686,163 par comparaison à une valeur de $912,055 attribués à des déchargements de 5,986,600 livres en l'année sous revue. Les débarquements de lieu, colin et merlan se signalent par un accroissement relativement important, cependant que leur valeur pécuniaire estimée à $55,297 fut de $41,000 au-dessus de celle de 1927. Les déchargements de maquereau ont doublé ceux de l'année antérieure et on a signalé un accroissement substantiel dans les prises et la valeur de la morue aussi bien que du homard. D'un autre côté, la production du gasparot, du hareng et du saumon accuse un fléchissement.

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

Dans le cas de l'Ile-du-Prince-Edouard, la pêche des maquereaux s'est révélée plus productive en 1928 qu'en 1927, tant au point de vue de l'importance des débarquements que de leur valeur pécuniaire sur les marchés, et bien que les déchargements de hareng aient été de 400,000 livres inférieurs à ceux de 1927, le rendement pécuniaire n'en fut pas moins légèrement plus élevé. La pêche des huîtres s'est accrue de près de 700 barils mais la valeur marchande de ces mollusques ne fut pas aussi importante que celle de l'année antérieure. L'écoulement des huîtres sur les marchés accuse un fléchissement de $103,794 bien que les prises, estimées à 6,561,300 livres aient été de 281,300 livres au-dessus de la production totale de 1927. Les déchargements d'éperlan et de morue fléchirent quelque peu et dans le cas de chacune de ces deux pêches on signale un déclin appréciable dans leur valeur commerciale.

QUÉBEC

Sur un gain total de $260,164 dans la valeur pécuniaire de la production propre à Québec, $132,001 dérivent de l'exploitation des pêcheries maritimes et $128,163 de la mise en valeur des pêcheries fluviales et lacustres. Dans l'exercice des pêches maritimes, les prises d'aiglefin furent plus du double de celles de l'année antécédente, cependant que les prises de homard s'accrurent de quelque 184,000 livres. Les débarquements de morue furent aussi plus importants qu'en 1927 et on signale des augmentations à l'égard d'une ou deux autres pêches. Les déchargements de hareng et d'éperlan accusent un fléchissement et les prises du maquereau ne représentent qu'un tiers de celles de 1927. Dans la mise en valeur des pêcheries fluviales et lacustres, on enregistre des augmentations tant dans les prises que dans la valeur monétaire de tous les poissons marchands, sauf une ou deux espèces. L'anguille se distingue par de très sensibles accroissements de production et de valeur marchande, cette dernière étant passée de $110,778 en 1927 à $189,905 en 1928.

ONTARIO

L'augmentation de $360,524 dans la valeur marchande de la production propre à l'Ontario est surtout attribuable aux importantes prises de sandre ou doré et de perche et effectuées dans cette province. Les prises réunies de sandre commun et de sandre bleu furent inférieures d'un million de livres à celles de 1927, mais la valeur marchande s'en est élevée à $400,529 par comparaison à $300,529, cependant que la valeur de la perche fut plus de trois fois supérieure à celle de 1927, soit $704,025 contre $211,352. La pêche du hareng, de la truite et du poisson blanc fut moins productive que celle de l'année antérieure.

MANITOBA

Au Manitoba, on signale une déclin dans l'ensemble des prises mais une augmentation de $200,576 dans la valeur marchande par suite du relèvement des opérations sur le marché. Dans le cas du poisson blanc, on enregistre un léger accroissement dans les prises avec relèvement correspondant dans la valeur pécuniaire. Les prises de tullipi subirent un déclin de plus d'un million de livres mais la valeur commerciale en fut de $65,000 au-dessus de celle de 1927. Les pêcheurs de sandre ou doré réussirent mieux que l'année précédente tant en ce qui concerne les prises que leur valeur. Les quantités de brochet déchargées déclinèrent par rapport à 1927, mais réalisèrent de meilleures recettes sur le marché. Les prises de laquaiche fléchirent quelque peu, et leur valeur commerciale ne fut que de $66 environ inférieure à celle de 1927. Les prises et la valeur de la truite subirent un léger déclin.

SASKATCHEWAN

Les prises, opérées dans la Saskatchewan, furent de 413,100 livres supérieures à celles de 1927, correspondant à un accroissement d'environ $60,000 en valeur commerciale. Dans cette province, la production du poisson blanc atteignit le chiffre de 4,366,700 livres, soit 234,400 livres au-dessus de celle de 1927, avec une augmentation correspondante de $50,000 environ en valeur marchande. Les prises de brochet et de cyprins-sucets manifestèrent une augmentation cependant que celles de la truite, du sandre ou doré et du tullipi accusèrent un fléchissement. Les prises de laquaiche varièrent peu par rapport à 1927.

ALBERTA

L'augmentation, signalée dans la production des truites en 1928, rend compte du relèvement de la valeur marchande globale des prises de poisson, effectuées en cette province. Les prises de truite atteignirent près de 2,000,000 de livres et ne furent pas loin de doubler celles de 1927. Le rendement pécuniaire des prises en

1928 se chiffra à $222,312 par comparaison à $126,955 l'année antécédente. On enregistre des gains d'importance variables dans les prises de perche, de sandre ou doré et de tullipi, mais des diminutions dans le cas des cyprins-sucets, des brochets et des poissons blancs. Les déchargements de poisson blanc furent de 533,500 livres inférieurs au résultat de 1927.

COLOMBIE BRITANNIQUE

En cette province, l'année fut caractérisée par une très sensible augmentation dans les prises de saumon et de très fortes augmentations dans les déchargements de flétan et de célan. Ces deux pêches contribuèrent dans une large mesure à l'accroissement de près de $3,700,000, signalé dans la valeur marchande totale des exploitations de pêche pratiquées dans la province en 1928. Le rendement pécuniaire des pêches de 1928 n'a été dépassé en Colombie britannique qu'en l'année de guerre 1918 et en 1926. Les prises de saumon se sont totalisées à 225,745,500 livres, soit environ 76,700,000 livres de plus qu'en 1927 et elles ont atteint une valeur commerciale de $17,345,670 par comparaison à $14,253,803 lors de l'exercice antécédent. Les déchargements de flétan aux ports de la Colombie britannique excédèrent pendant l'année ceux de 1927 d'environ 3,146,000 livres mais leur valeur pécuniaire accuse en 1928 un fléchissement d'environ $97,000. Les prises de célan se sont accrues de $24,167,000 livres. Les déchargements de hareng descendirent quelque peu au-dessous de ceux de 1927 mais la valeur marchande en fut légèrement plus élevée.

TERRITOIRE DU YOUKON

On signale cette année un relèvement sensible dans la valeur pécuniaire des pêches propres au territoire. Le rendement monétaire des prises y atteignit le chiffre de $51,665, soit $39,575 de plus qu'en 1927. La valeur marchande du saumon est passée de $8,050 en 1927 à $17,320 cette année, cependant que la valeur de la truite s'y est accrue de $13,000 et celle du poisson blanc de près de $12,000.

PÊCHES PROPRES À LA CÔTE ATLANTIQUE

Les pêcheries propres à la côte atlantique ont produit 521,971,600 livres de poisson en 1928. L'ensemble des prises se décomposent comme suit par province:

Nouvelle-Ecosse	269,589,500 livres
Nouveau-Brunswick	149,559,400 "
Ile-du-Prince-Edouard	20,476,300 "
Québec	82,346,400 "

La valeur globale marchande, résultant de l'exploitation des pêcheries maritimes par les quatre provinces, fut de $20,106,495.

Morue, aiglefin, merluche, lingue, lieu, colin, merlan

Dans l'ensemble les prises de ces sept espèces de poisson constituèrent sur la côte orientale une quantité beaucoup au-dessus du total de 1927, avec accroissement correspondant en valeur marchande de $1,834,136. En 1928 les prises de ces poissons se totalisèrent à 294,822,100 livres d'une valeur pécuniaire de $8,493,938. L'année d'avant les prises avaient atteint le chiffre de 261,274,300 livres d'une valeur pécuniaire de $6,659,802.

La production du poisson fumé et du filet fumé, dérivés des prises de 1928, s'est chiffrée à 11,132,700 livres, résultat légèrement inférieur à celui de l'année précédente. Il en fut autrement, cependant, en ce qui concerne la production du poisson frais et du filet frais aussi bien que du poisson séché et désossé, dérivée de la pêche ci-haut désignée. Les expéditions de poisson frais et de filet frais se sont, en effet, totalisées à 37,904,800 livres en regard de 33,417,500 livres en 1927, tandis que le rendement en poisson séché et en poisson désossé s'est chiffré à 57,468,200 livres par comparaison à 52,379,400 livres l'année précédente.

Le relèvement de la pêche de ces poissons est surtout attribuable à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick mais dans une bonne mesure aussi à Québec. Dans l'Ile-du-Prince-Edouard, les prises tombèrent de 6,191,300 livres en 1927 à 4,977,300 livres en 1928 avec déclin correspondant en valeur marchande de $149,397 à $125,444. En ce qui a trait aux prises seules, l'Ile-du-Prince-Edouard a manifesté un léger gain dans le cas de la merluche et de la lingue, un déclin peu sensible dans les déchargements d'aiglefin et un décroissement prononcé dans les débarquements de morue. Les lieus, colins et merlans ne sont pêchés ni par les pêcheurs de l'Ile-du-Prince-Edouard ni par ceux de Québec.

Les prises de morue s'élevèrent dans Québec à 46,872,400 livres ou 815,200 livres au-dessus du résultat total de 1927. Les débarquements d'aiglefin, au chiffre de 588,400 livres, représentent un gain de cent pour cent et plus. La merluche et la lingue s'y caractérisèrent par une production presque quatre fois plus importante, passant de 83,000 livres en 1927 à 380,400 livres en l'année sous revue.

Au Nouveau-Brunswick, les débarquements d'aiglefin éprouvèrent un déclin par rapport à l'année antérieure, passant de 3,383,400 livres en 1927 à 2,887,800 livres en 1928. Mais on observe un relèvement accentué dans les pêches de la morue, de la merluche et de la lingue. Les déchargements de morue, opérés pendant l'année, se chiffrèrent à 17,287,400 livres par comparaison à 13,677,300 livres en 1927, cependant que les débarquements de merluche et de lingue se totalisèrent à 7,872,600 livres, soit un accroissement de plus de 3,200,000 livres. L'accroissement, signalé dans les prises de lieu, de colin et de merlan, fut relativement très considérable: 3,411,800 livres par comparaison à 769,300 livres l'année précédente.

Les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse opérèrent cette année des prises plus importantes de tous ces poissons réunis qu'en 1927. Les déchargements de morue se sont chiffrés à 147,017,200 livres par comparaison à 133,187,300 livres; les déchargements d'aiglefin à 44,595,000 livres par comparaison à 38,420,700 livres; les déchargements de merluche et de lingue à 15,874,400 livres par comparaison à 11,943,100 livres et ceux de lieu, colin et merlan à 3,057,300 livres par comparaison à 2,735,700 livres.

Maquereau, hareng et sardines

Les débarquements réunis de hareng, maquereau et sardines surpassèrent de 5,183,800 livres ceux de 1927, résultat attribuable à un accroissement de plus de 22,200,000 livres dans les prises de sardine car on signale une diminution de 13,572,300 livres dans les déchargements de hareng et de 3,502,900 livres dans les prises de maquereau par rapport aux chiffres de l'année précédente.

Le déclin des débarquements de maquereau, soit 12,376,800 livres par comparaison à 15,879,700 livres, est imputable aux insuccès éprouvés par les pêcheurs de Québec dans l'exercice de cette pêche. Avec 7,144,000 livres les déchargements de maquereau en Nouvelle-Ecosse ne furent que très peu inférieurs à ceux de 1927, cependant qu'au Nouveau-Brunswick avec 1,861,100 livres les prises firent plus du double de celles de l'année antérieure et qu'en l'Ile-du-Prince-Edouard les débarquements se chiffrèrent à 1,019,700 livres par comparaison à 645,500 livres seulement en 1927. Dans Québec, les pêcheurs de maquereau ne réussirent à prendre que 2,352,000 livres quand en 1927, leurs prises s'étaient élevées à 7,076,500 livres de ce poisson.

Les prises de hareng tombèrent beaucoup au-dessous des résultats de 1927 dans les quatre provinces. Au Nouveau-Brunswick, le décroissement en fut de 7,700,000 livres, en Nouvelle-Ecosse de 4,816,200 livres, en Québec de 617,800 livres et dans l'Ile-du-Prince-Edouard de 438,300 livres.

L'année fut très favorable à la pêche de la sardine au Nouveau-Brunswick et les prises en furent de 55,869,800 livres contre 34,928,000 livres l'année antécédente. L'augmentation de la valeur marchande des prises fut de $238,521. La mise en conserves des sardines s'est chiffrée dans cette province à 257,881 caisses. En 1927, le rendement en conserves de sardines avait été de 240,091

Autres poissons de mer

Les prises de flétan qui, sur la côte atlantique, avaient en 1927 dépassé de 367,000 livres celles de l'année antérieure, furent en 1928 de 140,700 livres inférieures au rendement global de 1927. Les débarquements de 1928, opérés en Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick et Québec (les prises du Nouveau-Brunswick sont peu importantes) se totalisèrent à 2,710,300 livres. Les prises de Québec s'élevèrent à 126,900 livres par comparaison à 84,800 livres seulement en 1927 cependant que celles de la Nouvelle-Ecosse décrurent de quelque 178,300 livres et que celles du Nouveau-Brunswick subirent aussi un déclin. La pêche de l'espadon en Nouvelle-Ecosse a réalisé un rendement de 808,000 livres, par comparaison à 729,900 livres l'année antécédente. Les prises de poulamon, poisson surtout pêché au Nouveau-Brunswick, tombèrent à 1,960,100 livres, soit 314,000 livres de moins qu'en 1927. On constate aussi un déclin prononcé dans les déchargements de flet ou de carrelet en Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick où les prises s'en totalisèrent à 347,400 livres en regard de 938,300 livres l'année précédente. Les déchargements de flet ou de carrelet, opérés en Nouvelle-Ecosse, qui s'étaient élevés à 819,500 livres en 1927, ne furent que de 248,000 livres en l'année sous revue.

Homards

Dans les quatre provinces atlantiques, les prises de homard s'accrurent de plus de 500,000 livres pour atteindre un total de 32,243,700 livres. Toutefois, les cours ne furent aussi avantageux qu'en 1927, de sorte que la valeur marchande des prises, $5,053,699, fut de quelque $372,000 au-dessous du rendement de l'année antécédente. Les tableaux suivants donnent, par province, le rendement en homard dérivé des exploitations de pêche exercées en 1928 et 1927, la nature des produits de homard écoulés sur les marchés en ces deux années ainsi que la valeur marchande de ces produits. Il convient de remarquer qu'en 1928 le pourcentage des prises de homards expédiés dans le test fut légèrement supérieur à celui de 1927:

PRISES

—	1928		1927	
	Qtx	Valeur marchande	Qtx	Valeur marchande
		$		$
Nouvelle-Ecosse	172,409	3,048,255	179,673	3,255,627
Nouveau-Brunswick	57,970	1,037,195	49,752	955,053
Ile-du-Prince-Edouard	65,613	752,123	62,800	855,917
Québec	26,445	216,126	24,606	359,579
Total	322,437	5,053,699	316,831	5,426,176

QUANTITÉS EXPÉDIÉES DANS LE TEST

Nouvelle-Ecosse	66,239	1,525,674	67,651	1,492,350
Nouveau-Brunswick	24,384	583,833	16,162	431,870
Ile-du-Prince-Edouard	6,791	99,137	1,847	40,817
Québec	492	6,708	1,147	14,022
Total	97,906	2,215,352	86,907	1,979,059

QUANTITÉS MISE EN CONSERVE

—	Caisses	Valeur marchande	Caisses	Valeur marchande
		$		$
Nouvelle-Ecosse	55,277	1,465,239	55,771	1,727,105
Nouveau-Brunswick	19,468	451,165	18,866	522,162
Ile-du-Prince-Edouard	25,077	635,427	27,896	801,542
Québec	12,164	332,091	11,404	342,289
Total	111,986	2,883,922	113,937	3,393,098

FOIE DE HOMARD

Nouvelle-Ecosse	3,226	38,322	2,536	31,838
Nouveau-Brunswick	197	2,197	103	1,021
Ile-du-Prince-Edouard	799	10,759	630	9,558
Québec	645	7,616	280	3,028
Total	4,867	58,894	3,549	45,445

Mollusques et crustacés

La production des mactres, myes, clanques, praires s'est généralement accrue, sauf au Nouveau-Brunswick, et s'est totalisée à 46,486 barils, soit un gain de 3,193 barils. C'est au Nouveau-Brunswick qu'on constate le plus fort rendement qui s'est chiffré à 30,058 barils. La pêche des pétoncles et vanneaux, de 12,331 barils de moins qu'en 1927, a réalisé 26,304 barils. La pêche des huîtres est caractérisée par un léger décroissement dans les provinces: Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick et l'Ile-du-Prince-Edouard, prises en bloc, car s'il est vrai que le rendement de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile-du-Prince-Edouard en fut de 1,944 barils et de 4,756 barils, respectivement, plus élevé qu'en 1927, il n'en reste pas moins que les prises de 12,383 barils, effectuées au Nouveau-Brunswick, furent inférieures à celles de l'année d'avant.

Poissons anadromes

On constate un décroissement prononcé, pour l'ensemble des exploitations, dans les déchargements de poissons anadromes, gasparot, saumon et éperlan, bien que les prises d'éperlan aient été plus importantes que l'année antérieure. En Nouvelle-Ecosse, les prises de gasparot sont tombées de 1,468,000 livres à 1,195,400 livres, cependant qu'au Nouveau-Brunswick elles sont passées de 3,943,400 livres à 2,361,000 livres. En l'Ile-du-Prince-Edouard, on n'a enregistré aucun débarquement de gasparot en 1927. En 1928 les prises n'en furent que de 15,000 livres. Dans le négoce du gasparot, négoce particulièrement affecté à l'écoulement des produits salés de ce poisson, les conditions du marché se sont révélées aussi peu avantageuses que l'année d'avant. Les prises de saumon ont subi un fléchissement de 2,239,800 livres, la totalité des déchargements dans les quatre provinces ne s'y étant élevée qu'à 2,671,500 livres contre 4,911,300 livres en 1927. On constate un fléchissement dans les prises propres à chacune des quatre provinces. Dans la pêche des éperlans au Nouveau-Brunswick, centre de production par excellence de ce poisson, on enregistre un accroissement de 1,368,200 livres. Dans cette province, les déchargements d'éperlan se sont totalisés à 5,986,600 livres, mais les trois autres provinces accusent aussi des décroissements.

Pêches fluviales et lacustres

La pêche fluviale et lacustre se pratique au Nouveau-Brunswick, où elle est peu importante par rapport aux pêches maritimes, et dans Québec, Ontario, les provinces centrales et le territoire du Yukon. Par comparaison à 1927, le gain, réalisé dans l'exploitation des pêcheries fluviales et lacustres, s'est totalisé pour l'année sous revue à un peu plus de $800,000. En 1927, le rendement pécuniaire de ces pêches avait été de $7,575,912 et il fut de $8,381,751 en 1928. Les prises de poisson, effectuées en 1928 et 1927 dans les fleuves, rivières et lacs, se décomposent comme suit:—

—	1928	1927
	liv.	liv.
Poisson blanc	18,069,500	18,566,400
Sandre ou doré	14,261,000	14,001,900
Tullipi	10,414,500	12,176,400
Truite	9,007,500	8,990,400
Brochet	6,270,100	7,047,300
Hareng	5,999,300	6,320,100
Perche	5,175,100	3,318,900
Anguille	2,324,000	1,455,200
Sandre bleu	2,149,600	3,117,300
Chevesne	1,606,500	1,590,600
Carpe	1,349,700	1,275,800
Laquaiche	1,071,300	1,148,500

On signale des accroissements dans les prises d'achigan, de silure ou poisson-chat, de saumon, de sandre, d'alose, d'esturgeon et de poissons divers. Les prises de gasparot, de maskinongé et d'éperlan sont incorporées à la statistique de 1927.

Les plus forts déchargements de poisson blanc furent effectués dans Ontario. Ils se sont totalisés à 5,823,500 livres, chiffre de quelque 342,000 livres inférieur aux exploitations de 1927. Les prises, accomplies au Manitoba et en Saskatchewan, furent, respectivement, quelque peu supérieures à celles de 1927, mais dans l'Alberta les débarquements accusent un fléchissement. Québec se distingue par un gain appréciable.

Le Manitoba, territoire par excellence pour la production du sandre ou doré, a été le théâtre d'exploitations plus productives qu'en 1927 et on y a déchargé 10,187,000 livres par comparaison à 9,981,300 livres l'année antérieure. Les prises d'Ontario de 2,001,200 livres ne furent pas aussi importantes qu'en 1927. Les prises de 305,400 livres, réalisées en Saskatchewan, se sont révélées légèrement inférieures à celles de l'année d'avant, mais l'Alberta avec 849,900 livres, a surpassé de 175,000 livres les résultats de l'année antérieure.

La totalité des prises de sandre ou doré bleu a été effectuée dans Ontario. Les prises de 1928, comme l'indique le tableau ci-devant, accusent un fléchissement, tandis que leur valeur marchande manifeste une augmentation.

Les pêcheries du Manitoba n'ont pas cessé d'être la source par excellence pour la production du brochet. Toutefois les prises de ce poisson furent d'environ 380,000 livres de moins qu'en 1927, année où les débarquements s'en chiffrèrent à 4,016,600 livres. La pêche de ce poisson a augmenté en Québec et Saskatchewan mais accuse une diminution en Ontario et Alberta par rapport à 1917.

PÊCHES DES PROVINCES CENTRALES

Dans l'ensemble, les conditions relatives à l'industrie des pêches propres aux provinces centrales se sont révélées plus avantageuses en 1928 qu'en 1927, bien que l'inclémence de la température ait porté atteinte aux exploitations d'hiver. C'est ainsi qu'au Manitoba, s'il est vrai qu'on signale un décroissement dans la production, il n'en reste pas moins qu'on y enregistre une augmentation dans la valeur

commerciale des prises. La Saskatchewan, se distingue par un accroissement de plus de 400,000 livres dans le rendement commercial. Les exploitations d'hiver accusent dans l'Alberta un fléchissement considérable dans les prises, fléchissement cependant contre-balancé par une importante augmentation dans la production résultant des opérations d'hiver, de sorte qu'on y note un gain net de 450,000 livres. D'une façon générale, les cours furent satisfaisants: de passables en effet que furent les prix au début de l'été, ils ne tardèrent pas à s'élever à un chiffre moyen, cependant que les prix en cours pendant l'hiver furent avantageux. On remarque un accroissement dans le nombre d'hommes adonnés à l'exercice de l'industrie des pêches dans les trois provinces et fait digne de mention on constate chez les exploitants une tendance manifeste à intensifier leurs opérations, tel qu'indiqué par l'augmentation du matériel de pêche. Dans la Saskatchewan, le matériel de pêche en usage fut évalué à $26,660 de plus qu'en 1927, le nombre seul des filets flottants s'y étant accru de 2,926. Dans l'Alberta, la valeur du matériel d'exploitation a atteint le chiffre de $416,185. Par contre, malheureusement, les pêcheurs du Manitoba subirent de lourdes pertes de matériel pendant l'année comme résultat des intempéries de la saison. Il est même arrivé en maintes occasions que des groupes de pêcheurs se virent dépouillés de tous leurs engins et appareils. Aussi n'est-il pas surprenant de constater que les pertes de filets y atteignirent le chiffre de $42,000.

Un des traits caractéristiques de l'année commun aux trois provinces consiste dans l'expansion de la pêche à la ligne. Dans l'Alberta le nombre des permis de pêche à la ligne atteignit un chiffre sans précédent. Les quantités de poisson pris par les pêcheurs à la ligne, en exercice dans l'Alberta, se sont révélées en 1928 presque deux fois aussi importantes que lors de l'année antérieure. Dans la Saskatchewan, les pêcheurs à la ligne furent plus nombreux qu'en 1927 mais leurs prises se sont révélées inférieures à celles de cette année-là. Au Manitoba où le nombre des pêcheurs à la ligne s'éleva jusqu'à 6,113 et où l'ensemble des prises fut estimée à 293,500 livres, la pratique de cette pêche s'y est caractérisée par le fait que le nombre de non-domiciliés, qui s'y sont fait délivrer des licences, a été plus du double de celui de 1927 et y a atteint le chiffre de 1,113.

La multiplication des opérations de pêche à la ligne dans les provinces centrales résulte, dans une large mesure, des efforts entrepris récemment par le département en vue d'empoissonner et de repeupler diverses étendues d'eau au moyen de truites et d'autres poissons. On a signalé de belles prises dans des rivières antécédemment empoissonnées au moyen de truites. Des milliers de perches furent extraites du lac Mayatan, Alberta, lac, où en 1922, le département déposa 42 reproducteurs. Quantité de jeunes perches furent perçues dans d'autres lacs de l'Alberta repeuplés en 1925 au moyen de perches adultes, cependant que les digitales de perches, introduites cette-année-là dans le lac Whitewood, avaient déjà atteint en 1928 le poids de une livre et demie. Pareils résultats furent constatés en 1928 par suite de l'introduction du sandre ou doré dans d'autres étendues d'eau. Dans la Saskatchewan, nombre de nappes et d'étendues d'eau empoissonnées il y a quelques années donnèrent lieu à de belles prises à la ligne. Au demeurant, on peut affirmer que dans les trois provinces, les résultats de cette pratique de repeupler les eaux inhabitées ou épuisées au moyen d'alevins issus des piscifactures de l'Etat se sont révélés dans l'ensemble satisfaisants et que comme question de fait la pêche à la ligne s'y est améliorée d'année en année.

L'avancement et l'expansion des pêches dans le lac Athabasca, sis à l'extrême nord des provinces centrales valent d'êtres signalés ici à titre de faits révélateurs des possibilités d'exploitation qu'offrent ces régions septentrionales du Canada. Les poissons extraits du lac Athabaska prennent de plus en plus d'importance sur les marchés au fur et à mesure de l'application des nouveaux procédés d'exploitation. En 1928 des engins et des appareils perfectionnés furent appliqués aux entreprises de pêche du lac Athabaska et leur introduction contribua à la production de qualités de poisson répondant mieux aux besoins des consommateurs. De

la truite soigneusement tranchée à la machine, congelée et emballée dans du papier ciré ou parcheminé, avec marque déposée, fut expédiée aux marchés urbains avec des résultats satisfaisants. La mise en opération de deux nouveaux remorqueurs à vapeur et de deux nouveaux chalands frigorifiques témoigne du développement de la pêche sur le lac.

La formation d'un syndicat corporatif de pêche au Manitoba fut consignée dans les annales de la pêche propres aux provinces centrales comme un des événements importants survenus en 1928. L'établissement de ce syndicat, officiellement connu sous la désignation de Manitoba Co-operative Fisheries, et qui fut constitué en vertu de la Loi relative aux Société corporatives du Manitoba est le fruit de délibérations et de négociations entamées il y a plusieurs années déjà entre les pêcheurs du Manitoba et les négociants indépendants. La réalisation en fut effectuée en la mi-été de 1928 et le 28 janvier 1929, la société avait déjà manutentionné 3,326,255 livres de poisson frais et congelé dérivé de la production d'hiver. A la fin de janvier dernier, la corporation comptait 515 membres censés représenter 1,000 ou 1,200 exploitants sur les 4,100 adonnés à la pratique de la pêche au Manitoba.

Un des caractères de l'expansion de l'industrie des pêches dans ces provinces se révèle par le rapport qui existe entre son propre avancement et le développement des opérations minières et ferroviaires, car dans le cas de certaines nappes d'eau lointaines déjà exploitées aussi bien que dans le cas de celles en projet d'exploitation, l'exercice de la pêche s'y trouve favorisé par les progrès réalisés dans la mise en valeur des divers gisements de minéraux et dans la construction de chemins de fer. C'est ainsi que le prolongement de la voie ferrée jusqu'à la mine Flin-Flon dans le Manitoba septentrional a fourni aux pêcheurs d'esturgeon, en exercice sur la Churchill entre Pélican-Narrows et Island-Falls, l'avantage de pouvoir atteindre la voie ferrée en une seule journée et livrer leurs expéditions de poisson à Le Pas le jour suivant, alors qu'auparavant, la même entreprise nécessitait au moyen d'attelages de chevaux une durée de 20 jours avec le voyage de retour. De même le prolongement de ce chemin de fer vers le nord, à partir du portage Cranberrey jusqu'à l'emplacement du domaine minier Sherritt-Gordon au lac Cold, actuellement en voie d'exécution, contribuera à rendre toutes les eaux propres à la région occidentale du Manitoba septentrional d'accès comparativement facile par voie ferrée. Dans la Saskatchewan un tracé d'arpentage ferroviaire à partir de Nipiwan est déjà utilisé par les pêcheurs comme voie d'accès aux lacs Big Bear, Ballantyne et Deschambault. Une fois achevée, la voie ferrée servira à la mise en valeur d'un bon nombre de lacs poissonneux. L'existence de ce chemin de fer et la création de certaines autres voies ferrées, encore à l'état de projet, procureront aux exploitants éloignés des moyens de transport relativement commodes.

PÊCHES PROPRES À LA CÔTE OCCIDENTALE

Le trait marquant de l'industrie des pêches de la Colombie britannique consiste dans l'exportation des conserves de saumon, qui, en 1928, s'est effectuée avec plus de 25 différentes contrées. Le plus important négoce s'est accompli avec la France qui absorba environ 333,670 caisses de conserves sur une production globale de 2,035,637 caisses. Les expéditions vers l'Australie atteignirent le chiffre de 269,000 caisses cependant que le Royaume-Uni prenait le troisième rang parmi les clients du Canada, avec une importation de quelque 258,000 caisses. En sus de celles effectuées en France, les expéditions propres à l'Europe continentale, se sont chiffrées à 150,000 caisses dont plus d'un tiers absorbées par la Belgique. Les exportations, acheminées vers la côte orientale des Etats-Unis, se totalisèrent à un peu plus de 14,500 caisses. Quant aux envois faits dans l'Afrique méridionale et l'Afrique occidentale, ils se sont chiffrés à plus de 63,000 caisses. Au nombre des autres pays importateurs de conserves

de saumon, il convient de citer divers Etats de l'Amérique centrale et méridionale, Ceylan, la Chine, les Indes orientales hollandaises, l'Egype, Fiji, l'Inde, le Japon, les Philippines, le Détroit de la Sonde et les Indes occidentales.

Le fléchissement, signalé dans la production des conserves de saumon sockeye en 1928, fut cause que la production sans égale des conserves de saumon de 1926 n'a pas été dépassée. Le rendement en conserves de saumon sockeye s'est élevé en 1928 à 203,541 caisses, ce qui équivaut à 100,000 caisses au-dessous de la moyenne de production propre à la période de cinq ans, 1924-1928. En chiffres nets, le rendement global en conserves de saumon accuse un fléchissement de 30,000 caisses par rapport à la production de 1926. La production des conserves de saumon rose et chum a en 1928 surpassé le rendement sans précédent de 1926. Le rendement en conserve de saumon rose s'est totalisé à 792,362 caisses, soit 19,369 caisses au-dessus des résultats de 1926, cependant que la production des conserves de saumon chum dépassa celle de 1926 de 161,294 caisses et atteignit 863,256 caisses. Le rendement en conserves de saumon coho s'éleva en 1928 à 150,684 caisses cependant que la production des saumons de printemps se chiffra à 18,856 caisses. Il convient toutefois de faire observer ici que des quantités toujours croissantes de coho et de saumon de printemps sont introduites dans le négoce des poissons frais et congelés.

La montée des saumons roses et chum fut exceptionnellement abondante dans l'ensemble de la province en même temps que les surveillants de pêche ont déclaré avoir perçu au cours de la saison des individus de ces deux races de salmonidés dans les rivières où on ne les avait jamais signalés auparavant.

Le déclin, enregistré dans le rendement en conservec du saumon sockeye, est principalement attribuable au fléchissement en production propre aux rivières Fraser et Skeena. Lors des deux années antécédentes, certaines migrations très tardives de saumons sockeye contribuèrent à élever le chiffre du rendement propre au fleuve Fraser au lieu qu'en 1928, il ne se produisit aucune migration tardive. Dans la région de Skeena le décroissement de la production des conserves est partiellement attribuable à l'établissement, pendant la saison du sockeye dans ces eaux, d'une période prohibée hebdomadaire de soixante heures, mesure adoptée en vue de la sauvegarde de cette race de salmonidé et dont les résultats avantageux témoignent de l'opportunité. Les exploitations, exercées dans l'aire du passage Barclay pendant l'année, tendent à démontrer que les opérations piscicoles et les restrictions apportées à la pêche dans cette région, n'ont pas manqué d'y porter leurs fruits et comme en témoigne en outre l'abondante montée de saumons sockeye qui y fut signalée.

Pendant l'année, on a noté un relèvement dans la qualité des conserves et c'est en continuant à avancer dans la voie des améliorations que les fabricants réussiront à accroître la consommation de leurs produits. Le relèvement de la qualité remonte, surtout, à deux causes dont la première consiste dans la réduction du nombre des sennes à poche en usage, réduction qui est résultée de l'influence exercée par le département auprès des exploitants en vue de les amener à la conclusion d'un accord dont les effets furent de restreindre la majeure partie des exploitations de pêche à la senne à poche aux eaux sises à une distance raisonnable des fabriques alimentées par l'opération de cet engin et d'assurer ainsi à ces dernières un apport de substances premières d'une condition comestible supérieure à celle d'autrefois. La deuxième cause du relèvement de la qualité des conserves de saumon réside dans l'adoption de règlements exigeant que les poissons destinés à être transportés en mer, avec possibilité d'y subir des retards de navigation, doivent être vidés et emballés dans la glace immédiatement après leur émersion de l'océan.

Au nombre d'autres progrès réalisés en 1928 dans l'exercice de l'industrie des pêches de la côte occidentale, il convient de faire mention ici de l'accroissement signalé dans la production du hareng salé au sel sec tout comme de l'augmentation du rendement en engrais, farines et huiles de poisson. Presque toute la pro-

duction du hareng salé au sel sec est absorbée par la Chine. En 1928 cette production atteignit le niveau jusqu'alors sans précédent de 107,218,800 livres. Il va sans dire cependant que l'existence de troubles politiques en Chine n'a pas été sans faire naître des obstacles sérieux à l'écoulement de ce produit. Le rendement en articles de hareng salé au sel sec a dépassé l'année dernière de 2,399,800 livres celui de 1927.

En 1928, le rendement en huiles de poisson s'est totalisé en Colombie britannique à 5,047,338 gallons par comparaison à 3,657,627 gallons en 1927. La production des engrais, et farines de poisson (y compris quelques fanons de baleine) s'est élevée à 20,119 tonnes en regard de 17,655 tonnes l'année antérieure. Ce sont les célans ou pilchards qui ont le plus contribué à la production industrielle des huiles et des engrais et farines, puisque le rendement en huiles extraites de ces poissons est passé de 2,673,876 gallons à 3,995,806 gallons et celui des farines et engrais, dérivé de la même source, est passé de 12,169 tonnes à 14,500 tonnes. La mise en conserve des célans a aussi atteint en 1928 le chiffre élevé de 65,097 caisses, soit le meilleur résultat depuis 1920.

On signale un certain accroissement dans les déchargements canadiens de flétan opérés à Prince-Rupert en 1928, cependant que les quantités de ce poisson, débarquées à ce port par les navires américains, restèrent beaucoup plus importants que les prises qui y furent apportées par les goélettes canadiennes. Les quantités totales de flétan déchargées dans les ports de la Colombie britannique pendant l'année, se sont totalisées à 30,282,000 livres. Ce résultat représente 3,146,000 livres de plus qu'en 1927 mais est inférieur à la moyenne établie pour la période 1923-1926.

Un accroissement substantiel dans le nombre des phoques à fourrure, capturés par les Indiens au large de la côte de la Colombie britannique, fut enregistré en 1928, de même que dans la capture des baleines. Les Indiens qui, en vertu du Traité relatif à la Chasse pélagique ont le droit de prendre des phoques, sont parvenus à recueillir 2,090 peaux par comparaison à 1,476 seulement en 1927. Les prises de baleines, opérées par six vapeurs attachés aux deux postes baleiniers en activité pendant l'année, se sont chiffrées à 305 contre 258 en 1927 et 269 en 1926.

En vue de réaliser le programme des entreprises piscicoles projetées par le département pour le développement de la pêche sportive dans la province, 201 expéditions d'œufs et d'alevins furent effectuées en 1928 et une inspection minutieuse des lacs et des rivières fut faite par les surveillants de pêche. Tout donne lieu de croire que l'exécution de ces diverses entreprises piscicoles produit de bons résultats.

LOI RELATIVE À L'INSPECTION DES POISSONS

En vertu de la Loi relative à l'Inspection des Poissons, on a effectué pendant la saison de 1928-29 l'examen de certaines catégories de poissons et des récipients dans lesquels ils sont écoulés sur les marchés. Les dispositions de la Loi s'appliquent au hareng, maquereau, gasparot et saumon salés et aux harengs entiers fumés.

Par application de la Loi et des règlements, on a établi des normalisations de taille et de qualité pour la morue séchée et désossée et autres poissons de cette catégorie, tout en pourvoyant à leur inspection au cas où le vendeur et l'acheteur s'accorderaient à conclure un marché basé sur la teneur de ces normalisations.

Les principaux objets de la Loi consistent à assurer (1) que tous les poissons tombant sous ses dispositions soient parfaitement salés et répondent aux normalisations prescrites par les règlements; (2) que les poissons soient paqués dans des barils ou autres récipients du type et de la grandeur réglementaires; (3) que les barils et autres récipients contiennent le poids réglementaire de poisson et que les poissons qu'ils renferment soient de la qualité comestible indiquée par les marques déposées à leur surface.

Il y a quelques années, ce n'était pas sans difficulté qu'on réussissait à persuader aux pêcheurs et aux paqueurs de soumettre leurs produits aux dispositions de la Loi relative à l'Inspection des Poissons dans leur propre intérêt. Toutefois grâce à une mise en application aussi judicieuse que prudente de la Loi, on est parvenu non seulement à surmonter toutes les susceptibilités et les soupçons manifestés au début par les exploitants mais même à s'en assurer le concours au point que paqueurs aussi bien que pêcheurs insistent maintenant sur l'inspection officielle comme clause inhérente au marché.

Sur la côte atlantique, on a durant l'année sous-revue inspecté 28,281 barils de diverses qualités de poisson salé en sus de 77,055 caisses de hareng saur, antérieusement à leur expédition. En outre 39,902 barils vides furent examinés avant d'être livrés aux négociants et aux paqueurs pour le paquage et la vente des poissons saumurés.

Sur la côte orientale, 269,070 caisses de hareng salé au sel sec, d'une contenance chacune de quatre cents livres, furent inspectées avant leur exportation en Orient.

INSPECTION DES FABRIQUES DE CONSERVES ET DES CONSERVES DE POISSONS, MOLLUSQUES ET CRUSTACÉS

L'inspection des fabriques de conserves de poissons, de mollusques et de crustacés, des substances brutes qui y sont traitées, des procédés de mise en conserve, des conserves, et des étiquettes et marques déposées sur les boîtes métalliques ou les bocaux de verre, fut exécutée pendant l'année en vertu des dispositions de la Loi relative aux Viandes et Conserves alimentaires. Cet examen est accompli par le personnel des gardes-pêche à la solde du département et forme partie constituante de leurs attributions. L'inspection a pour objets: —

(1) L'expansion du négoce par l'amélioration de la qualité comestible des produits.
(2) La sauvegarde des consommateurs en empêchant la mise en conserve de substances malsaines et en insistant sur l'étiquetage exact des boîtes métalliques ou des bocaux de verre.

Sur la côte orientale on a signalé la mise en exploitation de 378 fabriques de conserves de homard, de 28 fabriques de conserves de mactres et de 36 autres fabriques de conserves dans lesquelles est traitée la substance des sardines, des saumons, des aiglefins, des morues, des maquereaux et de crabes.

Sur la côte occidentale, on compte 86 fabriques de conserves de saumon dans quelques-unes desquelles est aussi traitée la substance des mactres et des célans.

Sur la côte atlantique, un certain nombre des fabriques sont de faibles dimensions et exploitées par des particuliers n'ayant à leur disposition qu'un capital très limité. Aussi n'y a-t-il pas lieu de s'étonner qu'il ait fallu faire preuve de beaucoup d'énergie et de patience pour amener ces établissements à se conformer aux exigences de la Loi et des règlements adoptés par application de cette loi. Il convient toutefois de faire remarquer ici que dans les dernières années ces petits exploitants ont introduit dans leurs ateliers des perfectionnements appréciables non seulement en ce qui a trait aux conditions sanitaires ou de salubrité mais aussi en ce qui concerne la qualité des conserves. Les manquements et défectuosités observés dans la construction et l'aménagement des bâtiments sont infailliblement signalés aux exploitants qui s'empressent d'y remédier à la demande des inspecteurs.

OFFICE DE BIOLOGIE MARINE

L'Office de Biologie Marine dont le fonctionnement relève du département, fut constitué en 1912 par un Acte du Parlement. Pendant dix ans cet organisme ne fut composé que de scientistes, dont deux désignés par le ministre, et les autres par les corps universitaires où des recherches biologiques étaient exécutées. En

1923, la loi fut amendée de façon à utiliser les services de l'Office à la solution des problèmes propres à l'exercice de l'industrie des pêches. En vertu de la loi amendée, ce corps est maintenant formé tant de scientistes que d'hommes versés dans la connaissance pratique de l'industrie.

Grâce à ce nouveau régime, il existe sur les deux côtes une station consacrée purement aux recherches scientifiques et une autre où ces recherches sont appliquées aux exploitations industrielles et à la pratique de la pêche.

Les stations atlantiques sont situées à Sant-André, Nouveau-Brunswick et à Halifax, N.-E. Celles de la côte occidentale sont à Nanaïmo, C.-B., et à Prince-Rupert, C.-B.

Tout en dirigeant le travail ordinaire effectué aux stations, l'Office s'est chargé de donner aux pêcheurs un cours d'enseignements techniques de six semaines à la station d'expérimentations et d'essais à Halifax. Un cours d'enseignements techniques d'une durée de six semaines fut aussi donné au bénéfice des surveillants de pêche en vue de les mettre à même de remplir avec compétence leurs devoirs relatifs à l'inspection des poissons et à l'instruction des pêcheurs.

De plus, un laboratoire maritime a été construit, aménagé et monté à l'entrée du port d'Halifax pour l'entraînement des étudiants de Dalhousie ou d'ailleurs qui désirent suivre un cours scientifique et technique de pêche en vue d'obtenir un diplôme de bachelier dans les sciences s'appliquant à la pêche.

L'Office s'est assuré les services d'un personnel compétent à la Station d'Expérimentations et d'Essais d'Halifax pour se mettre au niveau des cours universitaires.

L'Office et ses divers comités furent pendant l'année constitués de la façon suivante:—

Professeur J. P. McMurrich, université de Toronto, président.
J. J. Cowie, ministère de la Marine et des Pêcheries, secrétaire-trésorier.
Professeur A. T. Cameron, université du Manitoba.
Professeur C. T. Connolly, université Saint-François-Xavier.
Professeur P. Cox, université du Nouveau-Brunswick.
John Dybhavn, Prince-Rupert.
Professeur J. N. Gowanloch, université de Dalhousie.
Chanoine V. A. Huard, université Laval.
Professeur A. T. Hutchinson, université de Colombie britannique.
Professeur W. T. MacClement, université de Queen's.
Professeur Marie-Victorin, université de Montréal.
Professeur E. E. Prince, Ottawa.
J. A. Rodd, ministère de la Marine et des Pêcheries.
Professeur W. P. Thompson, université de Saskatchewan.
A. H. Whitman, Halifax.
Professeur A. Willey, université McGill.

Les membres de l'Office ne bénéficient d'aucun traitement mais le départtement défraie les dépenses de déplacement qu'ils effectuent en rapport avec les travaux de l'office et ses assemblées.

Le Comité central de Direction se compose des personnes suivantes:—

Professeur J. P. McMurrich,
Professeur W. T. MacClement,
J. J. Cowie,

Professeur E. E. Prince,
Professeur A. Willey,
Professeur Marie-Victorin.

Le Sous-Comité de Direction atlantique consista de:—

A. Handfield Whitman, président;
Professeur J. N. Gowanloch,
Professeur C. J. Connolly.

Le Sous-Comité de Direction pacifique fut constitué de:—

John Dybhavn, président;
Professeur A. T. Hutchinson,
Professeur A. T. Cameron.

Le Comité des Recherches sur la pisciculture fut formé des personnes suivantes:—

Dr A. G. Huntsman, président;
Dr W. A. Clemens,
Dr A. H. Leim,
Professeur A. T. Cameron,
M. J. A. Rodd,
Dr R. E. Foerster, secrétaire.

On trouvera à l'appendice N° 2 de cet ouvrage un rapport circonstancié des travaux accomplis par le personnel de l'Office pendant l'année.

SERVICE DES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX PÊCHES

La diffusion par télégraphie sans fil des renseignements sur la température, la boitte et la glace compte parmi les innovations importantes instituées en 1928 par le service de renseignements sur les pêches. Pendant toute l'année les prévisions du temps furent irradiées deux fois par jour d'Halifax, de Louisbourg et de Saint-Jean, et, du 24 avril au 30 novembre, des renseignements sur la boitte et les réserves de glace, provenant de plus de vingt localités, sur les conditions de la glace le long de la côte, sur les cours pratiqués pour les poissons séchés et salés, furent expédiés par télégraphie sans fil deux fois par jour de Halifax et de Louisbourg. De temps en temps furent incorporées à ces messages radio-électriques certaines nouvelles courantes et des informations importantes pour les pêcheurs en mer. Les diverses dépêches irradiées par sans fil survolent les Grands bancs et autres lieux de pêche et comme les navires, s'adonnant à l'exercice de la pêche, sont maintenant munis d'appareils récepteurs, ce service est devenue d'une utilité incontestable pour les exploitants.

La recherche et compilation des données statistiques mensuelles et leur mise en circulation sous une forme abrégée par la voie des journaux et autres organes de publicité aussi bien que la publication d'un bulletin trimestriel fournissant les éléments de la statistique sont autant de travaux dont l'exécution fut poursuivie en 1928. Presque toutes les données statistiques sont recueillies par les surveillants de pêche et cette œuvre fait partie intégrale de leurs attributions. La coordination et centralisation de ces éléments de même que la mise en circulation des résultats sont accomplies à Ottawa. La recherche des renseignements

sur les réserves de boitte en certains secteurs du littoral fut aussi effectuée dans le cours du printemps et de l'automne. Les faits nécessaires au fonctionnement du service des renseignements sont recueillis par les surveillants de pêche et communiqués quotidiennement par dépêche télégraphique à un certain nombre de ports où ils sont affichés pour la gouverne des capitaines de navires et autres personnes à la recherche de la boitte.

Conformément à certaine proposition formulée par la Commission royale des pêches propres aux provinces maritimes et aux Iles-de-la-Madeleine, on a procédé au département pendant l'année à la création d'un service de renseignements et de publicité sur la pêche. Peu de temps avant l'expiration de l'année financière, la nomination d'un directeur de Renseignements et de Publicité sur la pêche fut accomplie par la Commission du service administratif. On est présentement en ce nouveau service à élaborer certains plans de travail de nature à agrandir et à perfectionner les procédés de recherches et de vulgarisation des renseignements sur la statistique, sur les exigences du marché, sur les cours qui s'y pratiquent et sur nombre d'autres données utiles à l'exercice de l'industrie des pêches.

PRIME À LA PÊCHE

En vertu de la Loi relative à l'Expansion et à l'Encouragement des Pêches maritimes, à l'Armement à la Pêche et à la Construction des Navires de Pêche, la somme de $160,000 est appropriée annuellement à ces fins par le Gouverneur en Conseil. Ce montant est réparti à titre de prime à la pêche par le ministère de la Marine et des Pêcheries parmi les pêcheurs et les propriétaires ou armateurs de navires ou de barques de pêche sur la côte atlantique en vertu de règlements établis de temps en temps par le gouverneur en Conseil.

Au cours de l'année 1928, la liquidation des réclamations fut effectuée sur la base suivante:—

Aux armateurs ou propriétaires de navires ayant droit à la prime, $1 par tonneau de registre jusqu'à concurrence de $80 au maximum;

Aux pêcheurs sur navires ayant droit à la prime, $7.50 chacun;

Aux propriétaires de barques d'une mensuration inférieure à 12 pieds de quille, $1.00 par barque;

Aux pêcheurs en barque ayant droit à la prime, $6.50 chacun.

Le nombre des réclamations liquidées s'est chiffré à 9,390. L'année antécédente, le nombre s'en était élevé 9,609.

Le montant global versé s'est totalisé à $151,411.20 et se décompose comme suit:

A 553 navires et leurs équipages	$ 41,099 50
A 8,837 barques et leurs équipages	110,311 70

DÉPENSE RELATIVE À LA PRIME À LA PÊCHE—ANNÉE 1928-1929

Comtés	Barques	Hommes	Montants	Navires	Tonnage	Tonnage moyen	Hommes	Montants	Somme totale
			$ c.					$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse									
Annapolis	142	256	1,806 00	1	15	15	5	52 50	1,858 50
Antigonish	115	167	1,200 50	.....	.....	.....	.....	.....	1,200 50
Cap Breton	281	506	3,554 20	33	524	16	137	1,551 50	5,105 70
Cumberland	3	4	29 00	.....	.....	.....	.....	.....	29 00
Digby	300	504	3,576 00	.....	.....	.....	.....	.....	3,576 00
Guysboro	512	847	6,017 50	29	513	18	148	1,623 00	7,640 50
Halifax	831	1,080	7,851 60	72	1,105	15	272	3,145 00	10,996 60
Inverness	246	519	3,619 90	6	68	11	27	270 50	3,890 40
Kings	31	45	323 50	.....	.....	.....	.....	.....	323 50
Lunenburg	406	501	3,662 50	128	6,868	54	1,706	19,663 00	23,325 50
Pictou	20	30	215 00	.....	.....	.....	.....	.....	215 00
Queens	111	188	1,333 00	17	266	16	71	798 50	2,131 50
Richmond	337	605	4,269 70	8	124	16	32	364 00	4,633 70
Shelburne	450	822	5,793 20	26	555	21	179	1,897 50	7,690 70
Victoria	270	426	3,039 00	10	135	13	37	412 50	3,451 50
Yarmouth	118	251	1,749 50	12	472	39	105	1,259 50	3,009 00
Total	4,173	6,751	48,040 10	342	10,645	31	2,719	31,037 50	79,077 60
Nouveau-Brunswick									
Charlotte	266	451	3,191 70	2	22	11	5	59 50	3,251 20
Gloucester	295	727	5,021 60	191	3,154	16	828	9,365 50	14,387 10
Kent	90	160	1,130 00	6	63	10	11	145 50	1,275 50
Northumberland	5	7	50 50	3	38	12	10	113 00	163 50
Restigouche	2	4	28 00	1	10	10	3	32 50	60 50
St-Jean	29	34	250 00	.....	.....	.....	.....	.....	250 00
Total	687	1,383	9,671 80	203	3,287	16	857	9,716 00	19,387 80
I.-P.-E.									
Kings	202	284	2,047 40	1	10	10	2	25 00	2,072 40
Prince	461	774	5,494 70	2	23	11	5	60 50	5,555 20
Queens	120	244	1,706 70	.....	.....	.....	.....	.....	1,706 70
Total	783	1,302	9,248 80	3	33	11	7	85 50	9,334 30
Québec									
Bonaventure	545	966	6,821 20	1	11	11	3	33 50	6,854 70
Gaspé	2,246	4,502	31,426 30	4	62	15	22	227 00	31,653 30
Matane	58	73	533 00	.....	.....	.....	.....	.....	533 00
Saguenay	345	648	4,570 50	.....	.....	.....	.....	.....	4,570 50
Total	3,194	6,189	43,351 00	5	73	14	25	260 50	43,611 50
Total général	8,837	15,625	110,311 70	553	14,038	25	3,608	41,099 50	151,411 20

SERVICES RELATIFS À LA CENTRALISATION DES PRISES DE POISSON

Pendant 1928, on s'est employé avec succès à généraliser le service de centralisation des prises sur la côte atlantique. En certains cas, comme l'ont attesté certains pêcheurs, la mise en service des bateaux récolteurs de poisson contribua à faire une année prospère d'une période qui s'annonçait comme devant se signaler par un insuccès complet pour la pêche. En vertu de ce procédé de centralisation des prises, un certain nombre de bateaux, affrétés par le département, parcourent un itinéraire maritime fixe pour y recueillir en diverses localités les prises effectuées par les pêcheurs et se rendre les livrer aux acheteurs en activité aux chefs-lieux de débarquement. Un droit de dix sous le quintal est perçu pour la récolte et la livraison du poisson.

Ce fut en 1927 que fut inauguré le service de centralisation des prises sur la côte entre Port-Bickerton et Canseau, Nouvelle-Ecosse. L'utilité de ce service comme facteur d'expansion de la pêche est attesté par le fait que les quantités de morue et d'aiglefin transportées en 1928 par les bateaux en service sur la route Bickerton-Canseau, soit au total 3,213,056 livres, surpassèrent d'un peu plus de 1,000,000 de livres les quantités de 1927. Pour résumer, quatre services de récolte du poisson furent établis en 1928. Les nouveaux services ne purent fonctionner régulièrement, cependant, qu'une fois les exploitations de pêche déjà quelque peu avancées. Les quatre services institués pendant l'année furent les suivants: Cap-Breton-Canseau; Port Bickerton-Canseau; Senora-Halifax; et côte du comté de Shelburne. Plus de trente ports de pêche furent ainsi desservis et les quantités totales de poisson, qui furent transportées au bénéfice des pêcheurs, se chiffrèrent à 5,311,481 livres. Ce total comprend certaines cargaisons propres aux premiers dix jours de 1929. La mise en service de ces bateaux se révèle très avantageuse aux pêcheurs en ce qu'elle leur permet de disposer promptement de leurs prises et de consacrer à des exploitations effectives le temps qu'ils étaient auparavant forcés d'employer à préparer leurs produits pour les marchés de poisson séché et salé.

PISCICULTURE

Les opérations alevinales, entreprises par la direction des Pêches pendant l'année civile 1928, furent presque entièrement consacrées à la multiplication des plus importantes espèces fluviales et lacustres des poissons comestibles et sportifs, tels que le saumon atlantique et la truite mouchetée dans les provinces maritimes, le poisson blanc, le sandre ou doré et la truite de luxe dans les provinces centrales et le saumon du Pacifique et la truite sportive dans la Colombie britannique. Pour répondre, cependant, aux vœux de plus en plus pressants des amateurs, on a accordé plus d'attention à la propagation des truites de luxe. En vue de prolonger la saison de distribution, on a, à plusieurs des stations où la chose fut jugée praticable, multiplier le nombre des aménagements destinés à faciliter l'élevage et l'alimentation des alevins. Les expéditions propres à 1928 ont été de 59 pour cent supérieurs à celles de l'année antérieure, passant de 295,283,782 unités à 470,-302,380, soit un accroissement de 175,018,598.

En sus des expéditions effectuées des piscifactures, vingt-six lacs et rivières furent empoissonnés au moyen d'alevins ou de poissons plus âgés originaires de diverses autres étendues d'eau. Ce dernier travail se pratique surtout dans les provinces centrales où il existe maintes localités d'accès difficile à partir des piscifactures existantes. Son exécution comporta la capture et le transport, en plusieurs cas sur des parcours considérables, de 44,932 poissons de différentes espèces.

L'empoissonnement au moyen d'œufs ocellés de certaines étendues d'eau éloignées et isolées et auxquelles il n'est pas praticable d'expédier des alevins de piscifacture fut poursuivi cette année encore en Colombie britannique, de sorte que treize millions treize mille œufs de saumon sockeye, récoltés dans l'arrondisement de Pemberton, en aval de Hell's Gate, fleuve Fraser, furent déposés dans les frayères autrefois si fertiles des lacs Stuart, François et Quesnel dans le Fraser supérieur, en amont de Hell's Gate.

On a aussi poursuivi les travaux antérieurs d'examen et d'inspection dans les différentes provinces en vue de localiser les eaux susceptibles de fournir assez d'œufs de poisson pour la pisciculture et en vue aussi de découvrir des emplacements convenables à la réalisation de nouvelles œuvres piscicoles par leurs avantages pour la construction de stations d'alevinage dans des régions d'accès difficile à partir des établissements en exploitation.

L'inspection générale des nappes et cours d'eau fut effectuée comme par le passé dans tout le pays par les employés du service piscicole et du service des pêches, au fur et à mesure des besoins et de la survenance des circonstances favorisant l'exécution de ce genre de travail.

Les Chemins de fer de l'Etat, le Pacifique canadien, le Dominion Atlantic Railway, le Pacific Great Eastern Railway, l'Esquimalt and Nanaimo Railway, le Kettle Valley Railway, et le Cumberland Railway and Coal Company ne nous ont, comme d'habitude, ménagé ni leur aide ni leur concours dans l'expédition des poissons sportifs et des œufs de poissons sportifs aussi bien que dans le transport des personnes chargées de la surveillance des produits piscicoles, car poissons, œufs et surveillants furent en toute occasion acheminés sans frais vers leur lieu de destination.

Le tableau suivant sert à fournir l'idée de la nature et de l'importance de ce concours: —

Désignations des voies ferrées	Itinéraire sur livret de passage	Nombre de passages	Itinéraire. Permis de fourgon à bagages			Nombre de caisses ou de bidons			Nombre de permis
			Plein	Vide	Total	Plein	Vide	Total	
C.N.R.	19,222	180	10,555	13,127	23,682	876	869	1,745	181
C.P.R.	17,524	118	9,516	10,363	19,879	559	564	1,123	136
D.A.R.	2,366	31	1,407	1,407	2,814	123	123	246	37
E. & N.R.	672	12	343	343	686	41	41	82	12
K.V.R.	296	1	296	.....	296	3	.....	3	1
P.G.E.R.	178	4	89	89	178	6	6	12	4
	40,258	346	22,206	25,329	47,535	1,608	1,603	3,211	371

NOTE.—Le nombre de passages a trait au transport dans une seule direction. Un voyage aller-retour compte comme deux passages. Le nombre de permis a trait à un passage en une direction pour les caisses et les bidons d'emballage, soit par permis, soit par autorisation spéciale soit par transport gratuit sans formule de permis.

Avec ses produits de pisciculture, le département participa à plusieurs expositions instituées dans le but de vulgariser la connaissance des réserves naturelles du pays. Ces expositions se sont révélées très instructives et ont suscité beaucoup d'intérêt

De toutes les localités où s'exerce la pisciculture ne cessent de nous parvenir les plus encourageants exposés sur les résultats découlant de la pratique de cet art.

Des progrès sensibles ont été réalisés dans les provinces où l'administration des pêcheries ressortit au gouvernement central. De grandes piscifactures de saumon et de truite furent construites dans les comtés d'Antigonish et de Yarmouth, Nouvelle-Ecosse. De nouveaux aménagements et agrandissements furent pratiqués dans les étangs et les viviers destinés à retenir captifs des alevins et des poissons en état de maturité à plusieurs des piscifactures des provinces maritimes. Une piscifacture de sandre ou doré fut érigée à la crique Swan, lac Manitoba. Une grande piscifacture de poisson blanc et de doré fut édifiée sur le Petit-Lac-des-Esclaves tout comme une piscifacture pour truite au parc des lacs Waterton, Alberta. Une description détaillée des nouveaux bâtiments et un exposé des plus importantes réparations figurent dans le rapport de l'ingénieur des Pêcheries.

A la clôture de l'année 1928, la direction des Pêches possédait les établissements dont la nomenclature apparaît ci-après et qui, bien montés et aménagés, avaient été mis en exploitation dans le cours de cette période, à l'exception de la piscifacture pour sandre ou doré sise sur les rives du lac Manitoba, à savoir: — trente piscifactures principales, dix piscifactures subsidiaires, quatre viviers ou étangs à saumon et plusieurs stations pour la récolte des œufs. Pour l'année civile 1928, le rendement de ces établissements fut de quatre cent soixante-dix millions trois cent deux mille trois cent quatre-vingts produits, tel qu'indiqué par espèce dans le tableau suivant:—

RELEVÉ DONNANT, PAR ESPÈCE, LE NOMBRE DE POISSONS ET D'ŒUFS DE POISSON EXPÉDIÉS DES PISCIFACTURES PENDANT L'ANNÉE CLOSE LE 31 DÉCEMBRE 1928

Espèces	Œufs frais	Œufs ocellés	Alevins	Alevins avancés	Digitales	Poissons d'un an et plus	Total des expéditions
Salmo salar—Saumon atlantique	300	104,070	3,832,725	4,473,300	11,346,337	.....	19,756,732
Salmo salar sebago—Saumon des lacs	.....	.....	.....	98,230	.....	78	98,308
Salmo irideus—Truite arc-en-ciel	.....	175,500	321,127	.....	399,346	3,954	899,927
Salmo clarkii—Truite coupe-gorge	.....	.....	1,731,591	.....	2,212	9	1,733,812
Salmo rivularis—Saumon steelhead	.....	12,083	164,760	.....	.....	.....	176,843
Salmo rivularis kamloops—Truite kamloops	.....	1,117,975	1,036,661	.....	3,656	.....	2,158,292
Salmo trutta levenensis—Truite Loch leven	.....	.....	.....	46,096	483,398	9,419	538,913
Salmo fario—Truite brune	.....	.....	.....	.....	472,143	4,760	476,903
Oncorhynchus nerka—Saumon sockeye	.....	33,041,965	50,359,788	550,000	4,687,237	1,992	88,640,982
Oncorhynchus tschawytscha—Saumon de printemps	.....	544,000	313,500	.....	218,077	.....	1,075,577
Oncorhynchus kennerlyi—Saumon Kennerly	.....	.....	205,000	.....	.....	.....	205,000
Oncorhynchus kisutch—Saumon coho	.....	499,380	.....	.....	.....	.....	499,380
Salvelinus fontinalis—Truite mouchetée	.....	276,400	654,268	546,000	3,079,834	5,171	4,561,673
Coregonus clupeiformis—Poisson blanc	3,225,000	100,000	125,858,026	.....	.....	.....	129,183,026
Cristivomer namaycush—Truite saumonée	.....	.....	.....	.....	12	.....	12
Stizostedion vitreum—Doré	187,680,000	.....	32,617,000	.....	.....	.....	220,297,000
	190,905,300	35,871,373	217,094,446	5,713,626	20,692,252	25,383	470,302,380

Le tableau suivant donne le nombre d'alevins de diverses espèces disséminés dans les provinces où les opérations piscicoles sont conduites par le gouvernement central:—

RENDEMENT PISCICOLE, PAR PROVINCE, D'ŒUFS, D'ALEVINS ET DE DIGITALES DURANT 1928

Nouvelle-Ecosse—		
Saumon atlantique	6,292,421	
Truite mouchetée	1,382,345	
		7,674,766
Nouveau-Brunswick—		
Saumon atlantique	11,955,588	
Truite brune	308,889	
Saumon des lacs	98,308	
Truite Lock leven	64,213	
Truite brune	4,874	
Truite mouchetée	2,073,296	
		14,505,168
Ile-du-Prince-Edouard—		
Saumon atlantique	618,653	
Truite arc-en-ciel	11,409	
Truite mouchetée	413,355	
		1,043,417
Manitoba—		
Sandre ou doré	200,727,000	
Poisson blanc	109,204,026	
		309,931,026
Saskatchewan—		
Truite brune	38,000	
Sandre ou doré	19,570,000	
Poisson blanc	15,199,000	
		34,807,000
Alberta—		
Truite brune	130,014	
Truite coupe-gorge	1,512,483	
Truite Lock leven	474,700	
Truite arc-en-ciel	565,502	
Truite saumonée	12	
Truite mouchetée	190,774	
		2,873,485

Colombie britannique—		
Saumon atlantique	890,070	
Saumon coho	499,380	
Truite coupe-gorge	221,329	
Truite Kamloops	2,158,292	
Saumon Kennerly	205,000	
Truite arc-en-ciel	318,142	
Saumon sockeye	88,640,982	
Truite mouchetée	501,903	
Saumon de printemps	1,075,577	
Saumon steelhead	176,843	
Poisson blanc	4,780,000	
		99,467,518
Total		470,302,380

Les détails et particularités relatifs au fonctionnement et à l'administration du service piscicole apparaissent au rapport annuel sur la pisciculture de 1928 qui figure dans cet ouvrage à titre d'appendice N° 3. On peut se procurer des exemplaires du rapport sur la pisciculture en s'adressant à la direction des Pêcheries.

DE L'OSTRÉICULTURE DANS L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

Le 3 avril dernier, un accord conclu entre le département et le premier ministre de l'Ile-du-Prince-Edouard en vue de nous permettre de travailler à l'expansion de la pêche des huîtres et autres mollusques, fut ratifié par le Lieutenant-Gouverneur en Conseil. Cet accord met fin aux inconvénients inhérents à l'exercice d'une gestion, partagée entre deux pouvoirs administratifs dans le domaine de l'industrie ostréicole de l'Ile-du-Prince-Edouard et pratiquée dans cette province depuis le jugement rendu par le Conseil privé en 1898. Grâce à la nouvelle entente, l'industrie ostréicole tombe sous la juridiction exclusive du ministère. De son côté, le département s'engage à y effectuer des recherches en vue de découvrir les méthodes les plus propices au développement de l'industrie et d'y introduire les mesures jugées par lui propres à réaliser ce projet.

Les possibilités, offertes par l'industrie ostréicole dans l'Ile-du-Prince-Edouard aussi bien qu'au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Ecosse, sont bien plus importantes qu'on se l'imagine généralement. La direction des Pêches est persuadée que par l'application de procédés appropriés, l'industrie des huîtres en l'Ile-du-Prince-Edouard pourrait produire un rendement pécuniaire plus élevé que celui de toutes les autres pêches exercées présentement dans cette province. Qu'on se tienne cependant pour assuré qu'une grande industrie ostréicole ne saurait être fondée que sur la seule exploitation des gisements publics. L'expérience de tous les pays, en possession d'importantes pêcheries d'huîtres, est là pour confirmer cet avancé. Il est aussi démontré que la multiplication des entreprises ostréicoles tend à accroître la pêche sur les bancs publics avoisinant les parcs d'élevage privés par suite du grand nombre de larves qui essaiment de ces derniers pour aller s'implanter sur les hauts-fonds publics. Il est en principe absolument fallacieux et erroné de compter sur les seuls gisements publics, car cette théorie implique l'idée que cette pêche, comme toute autre du reste, peut être sauvegardée plutôt par l'application de mesures restrictives que par la pratique de sages procédés d'exploitation et d'expansion, tels qu'en comportent des entreprises ostréicoles intelligemment conduites.

La baie de Richmond, qui à une certaine époque fut la cantonnement le plus riche en huîtres de l'Ile-du-Prince-Edouard, est maintenant dénudée par suite d'une épidémie qui y éclata parmi ces mollusques pour ne disparaître qu'avec eux. Cette étendue est donc aujourd'hui entièrement improductive tout en convenant parfaitement à l'élevage des huîtres sur une grande échelle. Le département ne manque, toutefois, pas de se rendre compte que s'il est vrai que l'élevage des huîtres est aussi praticable que désirable, il n'en convient pas moins de se rappeler qu'il y a nombre de connaissances à acquérir sur la pratique de l'ostréiculture dans nos régions où la qualité hydrologique et bactériologique de l'eau et la nature

du sol dont sont constitués les bancs peuvent différer beaucoup de celles en existence dans d'autres contrées où l'élevage de ces animaux marins a déjà pris l'importance d'un art industriel. Avant donc de prendre des mesures actives tendant à généraliser la pratique de l'ostréiculture, le département n'a cru mieux faire que de procéder à des recherches dont l'objet est de préciser dans quelles conditions il serait possible d'établir des stations ostréicoles d'expérimentations et d'essais. A cette fin il s'est assuré les services d'un expert en ostréiculture, originaire du Rhode-Island. Ce spécialiste a été mis à même d'effectuer une investigation approfondie des conditions en existence dans la baie de Richmond et dans ses eaux tributaires, avec instruction de délimiter une ou deux stations destinées à être converties en établissements ostréicoles immédiatement à la suite du parachevement de son travail de recherches. Deux aires furent localisées et délimitées par lui: l'une d'entre elles sise à environ 50 arpents de l'île Curtain dans la baie elle-même et l'autre à environ 10 arpents au large de la pointe Gillis dans la Grande-Rivière. Des travaux préparatoires furent exécutés dans ces deux quartiers. Après quoi s'étant procuré des huîtres de diverses grosseurs, on les réimmergea pour l'hiver dans l'aire de la pointe Gillis dans le dessein de les transplanter le printemps prochain sur les bancs de l'île Curtain, puis on s'efforça de recueillir du naissain dans la rivière Bideford où il existe encore un gisement de mollusques reproducteurs. Le rapport de cet expert, M. David Dodge, forme l'appendice N° 5 de cet ouvrage.

Le département en est aussi venu à une entente avec l'Office de Biologie en vue de s'assurer les services d'un homme compétent dont le devoir sera de se consacrer à une étude scientifique des huîtres. Il sera appelé à travailler de concert avec le surintendant des stations d'expérimentations et d'essais en ostréiculture. On s'attend que d'ici peu d'années le département soit en possession de tous les renseignements et données nécessaires pour le mettre à même de s'employer efficacement à l'expansion de l'art industriel de l'ostréiculture.

Le rendement en huîtres sur les bancs en culture varie naturellement beaucoup, conditionné qu'il est par les facteurs naturels propres à ces lieux. Dans l'Etat de Connecticut, de fertiles quartiers ont produit plus de 2,000 boisseaux par arpent et par année. Cette production est excessivement élevée, mais on peut raisonnablement s'attendre à 200 ou 500 boisseaux l'arpent. Pour se former une idée nette de l'importance d'un pareil rendement, on n'a qu'à en appliquer les chiffres à la baie de Malpèque. Cette nappe d'eau comporte une superficie de 30,000 arpents. En toute vraisemblance 3,000 arpents ont dans le passé produit des huîtres. Feu le docteur Julius Nelson, qui s'est distingué dans ses recherches sur les huîtres et qui s'est adonné pendant nombre d'années à l'étude des conditions en existence en cette région, ne craignit pas d'affirmer qu'un quart de l'étendue de cette baie pouvait en toute vraisemblance être aménagé de façon à être converti en un lieu favorable à l'élevage des huîtres. "Nous tenons, déclarait-il, à insister sur la nécessité qu'il y a d'introduire la pratique de l'élevage des huîtres à partir du naissain, par des procédés artificiels de culture, et de poursuivre l'exercice de cette méthode avec insistance, persistance, intelligence et science, comme le seul moyen d'action de ramener ce territoire à son ancienne fertilité, ou même de sauvegarder les bancs de l'improductivité complète. Si la pratique des procédés scientifiques d'octréiculture peut y être introduite et généralisée, tout donne lieu de penser que le maximum de productivité, propre à l'état naturel de cette baie, peut être de beaucoup surpassé."

Ce qui est possible dans la baie de Richmond l'est probablement dans une large mesure dans la baie Bédèque et les diverses autres localités de cette province. On se propose l'année prochaine de hâter autant que possible l'exécution des recherches et des essais projetés aux établissements ostréicoles.

RECHERCHES SUR LES PÉTONCLES ET LES HUÎTRES

En sus des travaux ayant trait aux gisements d'huîtres de l'Ile du Prince-Edouard, la direction des Pêches conduisit de nouvelles études sur les bancs d'huîtres de Wallace, N.-E., aussi bien que sur les gisements de pétoncles ou vanneaux de la baie Mahone, N.-E., de Country-Harbour et de Isaac-Harbour, N.-E., et de ceux sis au large du comté de Prince, I.-P.-E. Ces diverses investigations furent exécutées par M. Andrew Halkett, naturaliste de la direction.

Les constatations faites par M. Halkett tendent à établir l'inexistence de gisements de vanneaux de quelque importance soit à Country-Harbour, soit à Isaac-Harbour. A la baie Mahone, il signale un progrès régulier dans la condition des bancs de pétoncles. Ses recherches dans le golfe Saint-Laurent au large du comté de Prince, I.-P.-E., destinées à parfaire une exploration entreprise en 1927, servent à démontrer que les plus productifs gisements de pétoncles ou vanneaux se trouvent entre Alberton et Kildare mais qu'il est aussi possible d'extraire d'assez bonnes quantités de ces mollusques de certains autres bancs sis au large de Tignish. A l'appendice N° 4 de cet ouvrage se trouve un sommaire des rapports de M. Halkett.

COMMISSION ROYALE DES PÊCHES ATLANTIQUES

L'achèvement de l'enquête et la publication du rapport de la Commission royale chargée de l'investigation relative aux pêches propres aux provinces maritimes et aux Iles-de-la-Madeleine sont consignés dans les annales de l'industrie des pêches de 1928 comme deux faits du plus haut intérêt pour tous les exploitants, qui s'adonnent à l'exercice de cette industrie. La Commission, qui fut constituée par le gouvernement du Canada en octobre 1927, a tenu 49 sessions dont un grand nombre durèrent plusieurs jours, entendit la déposition de 823 exploitants, originaires des divers chefs-lieux ou bourgades de pêche et consigna dans ses archives nombre d'énoncés écrits se rapportant à des problèmes de pêche. L'honorable A. K. Maclean, chef de la cour de l'Echiquier, à Ottawa, fut chargé de la présidence de la Commission, cependant que les autres membres de ce corps d'enquête furent M. H. R. L. Bill, de Lockeport, N.-E., l'honorable J. G. Mombourquette, de L'Ardoise, N.-E., le docteur Cyrus MacMillan, de Montréal, P.Q., et J. G. Robichaud, de Shippigan, N.-B. En vertu du Décret du Conseil, promulguant et légalisant leur nomination, les commissaires reçurent mission de s'enquérir des conditions générales de l'industrie des pêches dans les provinces Maritimes et aux Iles-de-la-Madeleine, de rechercher les moyens d'action propres à faciliter la mise en valeur des pêcheries et à améliorer la vie économique des pêcheurs, de se mettre en quête des procédés susceptibles d'assurer l'expansion rapide et efficace de la pêche et enfin de rédiger un rapport de leurs observations et constatations. La teneure de l'arrêté ministériel tendait à diriger particulièrement l'attention des commissaires sur les points suivants:

Que convenait-il de faire en vue d'accroître la consommation du poisson sur les marchés tant domestiques qu'étrangers; était-il vrai que l'écart des prix du poisson entre le producteur et le consommateur fût excessif, et dans l'affirmative, que fallait-il faire pour remédier à cet inconvénient; que convenait-il de faire pour la mise en pleine valeur des pêcheries côtières; fallait-il pour cela apporter de nouvelles restrictions aux exploitations exercées par les chalutiers à vapeur avec base d'activité dans les ports canadiens, et dans l'affirmative, quelle serait la nature de ces restrictions; en tenant compte du fait que les navires de pêche canadiens, fréquentant les ports américains, ne bénéficient d'aucun privilège, était-il recommandable de renouveler le régime modus vivendi ou quelques-unes des clauses inhérentes à ce régime; était-il convenable de prolonger, sur sa base actuel d'opération, le régime de la prime de pêche; était-il recommandable d'instituer un régime d'inspection des poissons frais de toutes sortes, à leur décharge-

ment, à leur mise en frigorifique et à leur expédition des diverses localités de la côte; était-il expédient d'établir un régime d'inspection et de classement des poissons séchés; et enfin convenait-il de porter modification à la législation et réglementation sur les homards?

Comme le rapport a été imprimé et qu'il est possible d'en obtenir un exemplaire en s'adressant à l'imprimeur du Roi, à Ottawa, il n'est pas nécessaire de traiter ici au long les constatations et recommandations formulées par la commission. D'une façon générale, les commissaires firent ressortir l'importance des pêcheries atlantiques sans manquer d'insister sur la nécessité d'un effort incessant et énergique de la part de l'Etat en vue de seconder les entreprises des pêcheurs et de tous les exploitants intéressés dans l'exercice de l'industrie des pêches. L'idée dominante du rapport consiste à faire valoir l'importance qu'il y a de relever la qualité des produits commerciaux et industriels et d'en assurer le maintien. Une mise en vigueur stricte des règlements et une inspection soignée furent des moyens d'action préconisés comme essentiels à la sauvegarde des pêcheurs et des autres exploitants se livrant à cette industrie. Les commissaires préconisèrent aussi avec énergie, dans l'intérêt des détaillants aussi bien que des consommateurs, l'assujétissement du débit des poissons à une réglementation municipale.

Traitant de la gestion des pêcheries et de l'administration départementale, la commission préconisa la formation d'un ministère des Pêches indépendant, sous la direction d'un ministre des Pêcheries et signala le sentiment général de satisfaction constaté dans les provinces maritimes à la suite de la création du poste de sous-ministre des Pêcheries par le Parlement en 1927. La nomination du sous-ministre des Pêcheries fut rendue effective à partir du 1er juillet 1928 et le Premier Ministre a annoncé la création d'un ministère des Pêcheries indépendant sous la gestion d'un ministre des Pêcheries. Au nombre des autres recommandations émanant de la Commission figurait celle ayant trait à la fondation d'un service de renseignements sur les pêches et à la réforme du service chargé de recueillir, de compiler et de mettre en circulation la statistique relative aux pêches. Conformément à cette suggestion, un service de renseignements et de publicité a été organisé à la direction des Pêches. Ce nouvel organe a pour attributions d'agrandir et de perfectionner les services de statistique et de renseignements déjà en existence et projette la réalisation d'une branche d'administration affectée à la diffusion et à la vulgarisation des connaissances relatives à la condition, l'approvisionnement et aux cours des marchés tant domestiques qu'étrangers. On est à donner suite aux propositions faites par la Commission quant aux moyens d'accroître l'utilité des surveillants de pêche et à cette fin la direction des Pêches a résolu d'élargir le plan d'action par lequel des cours professionnels sont fournis aux inspecteurs de pêche et aux gardes-pêche à la Station d'Expérimentations et d'Essais par les membres de l'Office de Biologie. Deux cours de six semaines furent organisés en vue particulièrement de rendre les gardes-pêche aptes à exercer l'inspection des poissons traités selon les divers procédés industriels et en vue aussi de les mettre à même d'inculquer aux pêcheurs les connaissances nécessaires à la mise en pratique des méthodes les plus efficaces de manutention et de traitement du poisson. De cette façon l'efficacité des services de surveillance et d'inspection sera accrue, la qualité des poissons marchands sera relevée, et les pêcheurs seront assurés d'une aide plus sûre dans la préparation de leurs prises et, par suite, de bénéfices plus rémunérateurs de leur temps et de leur travail. Un de ces cours commença en mars 1929, l'autre en avril.

En ce qui concerne le régime de prime à la pêche, les commissaires ont constaté que sa base actuelle d'opération et de répartition est, dans l'ensemble, satisfaisante.

La Commission n'a pu constater l'existence d'aucune raison susceptible de l'amener à préconiser une modification de l'attitude prise par le Canada au sujet des privilèges *modus vivendi* dont sont privés les navires américains depuis 1924.

Quant à l'Arrêt d'Halifax, la Commission a suggéré que l'intérêt, portant sur les indemnités de 1879, 1880 et 1881, devrait être approprié et appliqué à des œuvres utiles à l'exploitation des pêcheries atlantiques et à la vie économique des pêcheurs, telles que la construction d'entrepôts frigorifiques, de fabriques d'engrais et d'huiles, de frigorifiques pour boitte, au bénéfice de groupements organisés de pêcheurs, etc.

Pour ce qui est de l'entreposage frigorifique, les commissaires ont déclaré que pour le présent il semble que la Loi relative à l'Entreposage frigorifique satisfasse assez bien aux exigences de l'industrie. D'autre part les commissaires ont préconisé le versement par l'Etat d'une aide financière quelconque pour l'établissement de frigorifiques à boitte, chaque fois où le département en constatera la nécessité et là où les pêcheurs seront constitués en sociétés coopératives. La Station d'Expérimentations et d'Essais d'Halifax, fut-il conseillé, devrait dresser le plan d'un frigorifique pour boitte approprié et fournir les instructions et les enseignements nécessaires à tout pêcheur ou groupement de pêcheurs désireux de faire usage d'un frigorifique. Les plans relatifs à un frigorifique de ce genre sont présentement en voie de préparation à la Station d'Expérimentation et d'Essais. On a aussi dressé le plan d'un frigorifique sel-glace approprié à l'usage d'un pêcheur ou d'un groupe de pêcheurs.

En maints passages de leur rapport, les commissaires ont insisté sur la mise en vigueur rigide des règlements en vue de la sauvegarde des pêcheries et du maintien d'un niveau satisfaisant de production aussi bien que sur l'importance qu'il y a pour les pêcheurs, les fabricants et les paqueurs d'assurer à leurs produits une bonne qualité marchande. C'est ainsi qu'en traitant de l'industrie du homard, les commissaires ont fait valoir les avantages d'une mise en application rigoureuse et impartiale des règlements, d'un traitement industriel plus soigné de la substance alimentaire et d'une inspection stricte des fabriques, usines et ateliers et des conserves comestibles. Une des autres propositions formulées par la commission fut celle ayant trait à l'uniformisation et au marquage des expéditions d'huîtres.. Cette même commission préconisa le classement réglementaire des éperlans, le classement et l'inspection des poissons séchés destinés à l'exportation, l'inspection sévère des harengs saumures, l'application de mesures d'inspection aux poissons en conserve, congelés et fumés et enfin l'instruction professionnelle des gardes-pêche pour l'examen de toutes les espèces de poisson. Il fut aussi recommandé aux autorités du département de poursuivre leur œuvre de généralisation et de vulgarisation des connaissances techniques sur la pêche parmi les exploitants par l'intermédiaires d'instructeurs ambulants. Nombre des suggestions et propositions ainsi formulées sont déjà réalisées, tel, par exemple, que l'instruction professionnelle des gardes-pêche pour l'inspection des poissons de toutes espèces. De même, la direction des pêches a, par l'agence de l'Office de Biologie, donné un nouvel essor à l'étude des divers problèmes qui concernent l'industrie des pêches.

Dans le cas de l'industrie des homards, la commission a constaté que le nombre des fabriques des provinces maritimes excède de beaucoup les exigences de la situation et que la consommation de la chair de homard au Canada est susceptible d'être accrue par une fabrication soignée et par l'action conjointe des industriels en vue de relever la qualité comestible des conserves et d'en faciliter l'écoulement sur les marchés. A cet égard, la commission a spécifiquement recommandé que toutes les dispositions législatives, ayant trait à l'établissement de saisons prohibées pour la pêche des homards, soient prescrites par statut. C'est pour donner suite à cette suggestion que la direction des Pêches a présenté au Parlement à la session de cette année le texte des dispositions législatives projetées à cet égard aussi bien qu'à l'égard des saisons de pêches relatives à l'éperlan.

Les commissaires firent ressortir les avantages susceptibles de résulter de l'exploration des eaux propres aux provinces maritimes afin de localiser l'emplacement des gisements de pétoncles ou vanneaux et d'en déterminer la superficie aussi bien que de poursuivre l'étude de l'histoire naturelle de ces mollusques. Des travaux d'exploration furent aussi préconisés en vue de découvrir, si possible, la cause du dépeuplement des bancs d'huîtres dans certaines régions des provinces maritimes, en vue de concevoir certains plans d'action tendant à la réfertilisation de ces bancs et à la création de nouveaux gisements, tout comme en vue de rechercher les plus avantageux procédés d'ostréiculture et de formuler un plan de travail pour l'enseignement des pêcheurs et des négociants. Les travaux d'exploration et l'étude sur les pétoncles et vanneaux furent entrepris par la direction des Pêches antérieurement à 1928. Depuis lors, ils ont été poursuivis d'année en année avec des résultats déjà sensibles. Des recherches sur les huîtres ont aussi été exécutées de temps à autre par la direction des Pêches. Des travaux de cette sorte furent tentés, par exemple, pendant l'année 1928, mais l'exécution en a été entravée par suite du conflit en existence au sujet des titres de propriété des bancs d'huîtres entre les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral. Du reste cette contestation de droits persiste toujours dans le cas des gisements propres à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick. On trouvera à la page.... de cet ouvrage de nouveaux renseignements sur les travaux effectués par la direction des Pêches relativement à la sauvegarde et à l'ensemencement des bancs propres à l'élevage des huîtres.

Un examen approfondi des faits relatifs à l'écart des prix entre le producteurs et le consommateur des régions centrales du pays fut effectué par la commission. Entre le producteur et le consommateur, le rapport signale l'existence de nombreux intermédiaires, tels que les négociants, les expéditeurs de poisson, les courtiers, les rouliers, les marchands en gros et en détail, qui tout, naturellement, doivent être rémunérés pour leurs services. Il convient aussi de se rappeler, en comparant les prix du débit avec les cours au débarquement, que, dans la conversion de la chair du poisson en filets, il se produit un abaissement appréciable du poids de la substance brute par suite de l'étêtage. L'étêtage d'une morue entraîne un déchet de substance évalué à 27 pour cent du poids du poisson entier, et la conversion de la chair en filets une perte variant de 55 à 67 pour cent. Il est dès lors naturel que les prix du poisson étêté et du filet de poisson soient beaucoup plus élevés que ceux en cours pour le poisson entier. La commission s'est assurée que les frais de livraison, de la côte à Montréal ou à Toronto, ne sont pas excessifs. La fraction la plus appréciable de l'écart se produit en toute vraisemblance entre le détaillant et le consommateur. On dit que la livraison à domicile impose au détaillant une charge de 3½ cents la livre de poisson et que de la totalité de ses recettes brutes annuelles il lui faut défalquer 25 à 35 pour cent à titre de frais de gestion. La commission a fait ressortir les avantages nombreux susceptibles de découler de la généralisation du procédé de la congélation rapide des poissons frais. Traités par ce procédé, qui a été l'objet de nombreuses expériences par l'Office de Biologie à la Station d'Essais à Halifax, les poissons, déclare la commission, apparaissent tels qu'au moment de leur extraction de l'océan, même après un entreposage de six mois dans les conditions frigorifiques ordinaires. Les consommateurs, dit le rapport, ne savent pas encore faire la distinction entre les poissons congelés à l'air libre et les poissons congelés à la saumure et c'est pourquoi le département pourrait avec avantage fournir certaine aide destinée à vulgariser par l'annonce la connaissance des qualités comestibles supérieures inhérentes à la chair de poisson congelé à la saumure. " Grâce à une publicité judicieuse, nous pensons que cette nouvelle forme de traitement ne manquera pas d'entraîner la faveur du consommateur canadien et d'amener des transformations aussi avantageuses qu'importantes dans l'industrie des poissons frais, tant au bénéfice du consommateur que du producteur ".

Les membres de la commission se sont divisés sur la question relative au chalutage à vapeur. MM. Bill, MacMillan, Mombourquette et Robichaud présentèrent un rapport préconisant d'interdire aux chalutiers de décharger leur poisson dans les ports canadiens et d'y faire des approvisionnements. Le président Maclean s'est déclaré opposé à cette solution. Dans le rapport de la majorité sur le chalutage, il fut recommandé que le gouvernement avise aux moyens de négocier et de conclure des accords internationaux tendant à assujétir à une réglementation quelconque tous les navires de pêche en exercice sur les bancs de l'Atlantique septentrional, en vue particulièrement de la protection des appareils de pêche et de la sauvegarde des pêcheries propres à ces régions. L'honorable M. Maclean a recommandé que le gouvernement s'efforce de convoquer une conférence des nations dont les navires exercent la pêche dans l'Atlantique septentrional en vue de l'établissement de règlements internationaux destinés à régir les exploitations des chalutiers dans ces lieux de pêche et de la création d'un organisme international pour l'étude de l'histoire naturelle et de la migration des aiglefins et des morues, pour la réglementation du chalutage et pour la recherche des fonds où le chalutage devrait être interdit en certaines périodes et de ces autres fonds susceptibles de subir sans restriction les opérations du chalutage. Un texte législatif sur le chalutage fut rédigé par les autorités de la direction des Pêches et présenté au Parlement à la session de 1929.

La Commission a formulé un plan approprié d'instruction et d'enseignements professionnels de pêche aussi bien qu'un projet d'aide administrative pour la création de sociétés coopératives de pêcheurs. Il est suggéré que le programme d'enseignement technique et professionnel soit constitué par l'Office de Biologie en conjonction avec le département, le directeur de la station d'Essais à Halifax, les ministères provinciaux d'Instruction publique et les représentants de l'école de pêche de l'université de Dalhousie. La commission a esquissé un projet d'organisation des syndicats corporatifs de pêcheurs en préconisant la nomination par le département d'un expert en ce genre de travail et une étude des localités de pêche, à titre de démarches initiales.

Il existe déjà nombre de sociétés de pêcheurs dans les provinces Maritimes; en Nouvelle-Ecosse les diverses filiales ou succursales de la confraternité des pêcheurs comportent un total de plus de 2,000 membres. En nombre de cas, ces filiales ont réalisé certaines œuvres de participation collective dans l'achat du matériel de pêche mais la vente coopérative des produits n'a encore été tentée que par une ou deux d'entre elles. Il est reconnu que certains avantages découleraient de la mise en pratique des modes de coopération proposés par la commission mais l'organisation et la mise en opération d'un puissant organisme collectif des pêcheurs de la côte atlantique constitueraient une entreprise complexe et exigeraient au préalable une étude soignée et approfondie de la question. L'établissement d'unités syndicales n'offrirait probablement pas en soi de grands obstacles après une campagne d'enseignements intelligemment conduite. Et en toute vraisemblance, on n'éprouverait pas non plus de difficultés appréciables à la réalisation d'un plan pour l'achat collectif des marchandises par les unions locales. Il y a lieu, toutefois, de prévoir que la création et l'opération d'un organisme pour la vente collective des poissons feraient naître tout un enchaînement d'embarras et de complications. Le fonctionnement d'un pareil organe exigerait l'établissement de relations commerciales jusqu'ici étrangères aux pêcheurs, la création de moyens de manutention et d'entreposage du poisson, la faculté et la possibilité pour les sociétés syndicales d'assurer l'apport aux marchés d'approvisionnements réguliers de poisson, et enfin une certaine compétence en matière de gestion financière, non seulement dans les questions relatives à la formation et au maintien d'organes et d'agences d'expédition et de vente mais aussi dans celles soulevées par les fluctuations des cours, fluctuations inhérentes à un marché accessible à tous et alimenté de produits comestibles dont la substance est aisément suscepti-

ble d'altération. Ce sont de semblables considérations qui font ressortir la nécessité de consacrer la plus profonde attention à l'étude préconisée par la Commission et à l'élaboration des plans d'action, susceptibles de convenir à la réalisation de cette œuvre, plans d'action qu'il ne faudra pas manquer de soumettre à une analyse sérieuse avant de tenter de les mettre en pratique. Cette étude et cette analyse sont commandées par l'intérêt de tous les exploitants. Il y va particulièrement de la prospérité et du bien-être futurs des pêcheurs qui se ressentiraient très vivement de la mise en pratique de tout système trop hâtivement conçu.

COMITÉ NORD-AMÉRICAIN POUR L'EXPLORATION DE LA MER

Ce comité qui constitue un organisme d'exécution , de compilation, de coordination et de centralisation de recherches relatives à la pêche et à l'histoire naturelle des animaux marins propres aux régions océaniques septentrionales de l'Atlantique et auquel adhèrent le Canada, les Etats-Unis, Terreneuve et la France, fonctionne depuis 1921 et a effectivement contribué à faciliter et hâter la solution d'importants problèmes de pêche particuliers au Canada. Ce corps de recherches subsiste et opère sans mécanisme ni organe financiers. Dans le cours de l'année 1928, eurent lieu deux convocations du comité, l'une à Boston, Mass., le 2 juin et l'autre à Toronto, Ont., le 22 octobre. Les représentants canadiens sont le professeur J. P. McMurrich, président de l'Office de Biologie, le professeur A. G. Huntsman, directeur de l'Office et J. J. Cowie.

Le comité ne fait imprimer aucun ouvrage; les résultats et constatations issus de ses investigations sont mises en circulation par des agences étrangères à son organisation. Il patronne, toutefois, une série de publications sur les pêcheries dont la deuxième a été achevée pendant l'année et est intitulée " Statistique des pêches du flétan dans les Eaux septentrionales d'Amérique, par A. W. H. Needler " et va être publiée par les divers pays adhérents. L'étude des éléments de statistique disponibles, recueillis par les gouvernements des Etats-Unis et du Canada, tend à démontrer un accroissement régulier et rapide des prises de flétan depuis 1921. Si rapide fut l'accroissement signalé récemment que le total des prises est maintenant de beaucoup plus élevé que celui des années antérieures et s'élève maintenant à deux fois le chiffre des débarquements opérés dans la première décade du siècle. Cette transformation a été amenée par l'augmentation du nombre des chalutiers à plateaux ou à panneaux propres à la Nouvelle-Angleterre et des déchargements de poisson opérés par ces navires, déchargements dont le flétan constitue les quatre-vingts pour cent. D'autre part, les prises canadiennes ne dénotent aucune augmentation. Elles se sont élevées pendant la guerre au plus haut chiffre jamais enregistré, soit celui de soixante-dix-huit millions de livres en 1917. Mais la dépression financière et commerciale, qui suivit la fin des hostilités, les fit tomber en 1921 au niveau le plus bas qu'elles aient jamais touché, soit celui de vingt-sept millions de livres. Cette pêche ne s'est pas encore suffisamment remise de cette chute pour produire autant même qu'avant la guerre. Dans l'aire canadienne des pêcheries, les plus abondantes prises côtières s'effectuent dans les environs de Digby, de Canseau et d'Ingonish, N.-E., cependant que les pêches du large sont surtout pratiquées sur les bancs Brown et de l'île du Sable. Les déchargements du large accusèrent une plus forte dépression au lendemain des hostilités que les débarquements côtiers, mais d'autre part se rétablirent plus vite, de sorte que les exploitations de pêche en haute mer s'en sont tirées en définitive avec un gain relatif attribuable en grande partie aux opérations des chalutiers à panneaux ou à plateaux.

Sur le continent on constate un accroissement prononcé dans la consommation de l'aiglefin et le comité se préoccupe beaucoup de l'activité sans cesse grandissante de la pêche de ce poisson dont les résultats ne peuvent se traduire que par un redoublement des obstacles à surmonter pour se le procurer aussi bien que par

une diminution de taille. Et c'est pourquoi le comité insiste auprès des gouvernements intéressés pour que des moyens d'actions soient immédiatement mis en jeu en vue d'une étude approfondie de la situation.

Les peuplements de morue propres à la région occidentale de l'Atlantique-Nord et auxquels, après Terreneuve, le Canada est le pays le plus intéressé, sont l'objet d'une attention suivie en vue d'en saisir tous les indices défavorables. Les Etats-Unis et le Canada ont effectué en commun des opérations très importantes de marquage, opérations qui ont servi à démontrer l'existence d'une multitude de races ou variétés de morue d'habitudes migratrices variables. Nulle des nombreuses troupes de morue, qui passent l'été dans les environs du cap Cod, n'a encore été perçue sur la côte canadienne ou aux abords des grands bancs. Toutefois les bandes de morue de la région occidentale du golfe du Maine et de la côte du Maine s'avancent fréquemment jusque dans les eaux de la Nouvelle-Ecosse, tout comme celles du banc Brown, mais non pas celles du banc Georges.

D'autre part les poissons qui passent l'été au voisinage du cap Sable, N.-E., émigrent vers l'est dans la dernière partie de l'année. Quelques-uns se rendent jusqu'à la hauteur d'Halifax mais un petit nombre seul d'entre eux s'avancent vers l'ouest au delà du cap Cod jusqu'à Long-Island. Les morues du Cap-Breton ne se déplacent guère en longeant la côte; elles se retirent plutôt pendant l'hiver dans la région des grands bancs, tels que le Banquereau et l'île du Sable. Quelques individus s'avanceront même jusqu'au banc Saint-Pierre au large de Terreneuve ou pénétreront en été dans le golfe Saint-Laurent jusqu'à la côte de Gaspé.

Le marquage des maquereaux a aussi été pratiqué et il a été constaté que le banc de ces scombéroïdes, qui apparaît au printemps à l'extrémité orientale de la Nouvelle-Ecosse et dont un contingent s'aventure dans le golfe jusqu'à l'île du Prince-Edouard pendant l'été, se retire dans l'Atlantique pendant l'hiver mais que certains individus de ce groupe ne franchissent pas le banc de l'île du Sable. La croissance de ces poissons est, au début, très rapide, puisqu'ils atteignent une longueur d'environ dix pouces à la fin de la première année, mais à la fin de la troisième année leur taille n'est que de quatorze pouces et n'augmente que très peu par la suite.

Le comité se préoccupe présentement de concevoir et d'élaborer quelque plan de travail, destiné à parfaire l'ensemble des connaissances déjà acquises sur les conditions hydrographiques de l'Atlantique. Une chaîne de stations a été établie sur la côte des Etats-Unis et du Canada en vue d'observations régulières sur la température de l'eau durant toute l'année, observations dont l'objet est de déterminer l'influence de la température sur les diverses pêcheries. L'étude des courants océaniques au moyen de bouteilles ou autres flotteurs est maintenant limitée à la région septentrionale à partir de l'estuaire du Saint-Laurent jusqu'au détroit d'Hudson. Dans le golfe Saint-Laurent on a constaté l'existence d'un courant prononcé, de la côte de Gaspé jusqu'au rivage occidental de Terreneuve, et on s'est assuré que les eaux débouchant du détroit d'Hudson pour s'écouler vers le sud le long de la côte et grossir le courant du Labrador, parviennent à travers l'océan Atlantique jusqu'en Grande-Bretagne et en Islande, à raison d'une vitesse de dix à douze milles par jour, ce qui n'est d'ailleurs que la moitié de la vitesse du courant au large des bancs de la Nouvelle-Ecosse.

Le Comité a été saisi de la question relative au barrage ou à l'endiguement des baies Passamaquoddy et Cobscook sur la ligne frontière entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, projet préconisé par la Cie Dexter P. Cooper. Cette région renferme les plus importantes pêcheries de la côte toute entière et il est probable que la fertilité en serait pour jamais compromise par la construction des digues. Il résulte d'une étude circonstanciée et approfondie de la question, étude entreprise par le docteur Huntsman et inspirée des conclusions découlant des recherches, accomplies par divers scientistes attachés à la station

de biologie atlantique à Saint-André, N.-B., qu'il est devenu possible de prévoir certains des effets que ne manquerait pas d'amener l'installation de pareils barrages. La plus grave des prévisions faites est celle ayant trait à l'importante pêche des gros et des petits harengs; ces derniers, mis en conserve comme sardines, disparaîtraient infailliblement de la région par suite des transformations apportées dans le régime hydrologique des eaux à l'embouchure de ces baies et des perturbations que subiraient la température de l'eau et de l'air, la fertilité de l'eau et la vie des plantes et des animaux. Un sous-comité fut chargé de se rendre dans la région pour y examiner les conditions, y faire sur place l'étude des plans de la société d'énergie électrique et y recueillir tous les renseignements susceptibles de fournir une idée des effets possibles de ce projet sur les pêches de la localité. Le sous-comité s'assura les services de plusieurs ingénieurs canadiens et américains, versés dans les sciences de la marée et de l'hydrologie, et cela en vue d'utiliser leur expertise pour la solution de certains problèmes particulièrement épineux. Le sous-comité déclara finalement aux deux gouvernements intéressés du Canada et des Etats-Unis —

(1) Qu'à son avis, si l'entreprise projetée était réalisée, les pêches à l'écluse ou au parc clayonné ne manqueraient pas de disparaître presque entièrement;

(2) Qu'il admettait que les effets sur les pêcheries en dehors de la digue, prévus au rapport à ce sujet rédigé par le docteur Huntsman, étaient possibles mais que dans l'ensemble il n'était pas disposé à en prédire catégoriquement la réalisation ou non-réalisation, croyant qu'une investigation plus approfondie y était nécessaire.

COMMISSION INTERNATIONALE DU FLÉTAN

Pendant l'année, de nouveaux faits, données et matériaux, nécessaires à la rédaction d'un historique complet de la pêche des flétans du Pacifique, furent recueillis, compilés et centralisés par le personnel de la Commission internationale constituée en vertu de la Convention des Flétans du Pacifique entre le Canada et les Etats-Unis. Les investigateurs croient être en possession maintenant de renseignements suffisants pour servir de base à l'exécution d'observations efficaces. Aux termes de la Convention, la Commission est chargée d'entreprendre des recherches approfondies dans l'histoire naturelle et le comportement des flétans du Pacifique et de formuler des propositions tendant à l'établissement d'une réglementation susceptible d'assurer la sauvegarde et l'expansion de cette pêche.

On est remonté aussi loin que possible dans le passé à la recherche des documents et des matériaux de nature à faciliter l'étude de cette épineuse question. Des données compilées, on a extrait une analyse de la totalité des déchargements opérés par les navires et des produits pêchés par unité normalisée de filet dans chaque cas. Autant que possible, cette analyse se rapporte et s'applique aux divers quartiers de pêche propres aux lieux qui seront réglementés. Avec ces données comme base, on peut avec compétence préconiser la mise en jeu de moyens d'action destinés à introduire dans la pratique un mode d'exploitation rationel de cette pêche.

Dans l'ensemble, les travaux biologiques, accomplis par la commission pendant l'année, consistèrent dans la coordination et la rédaction des matériaux antérieurement recueillis. Certains faits de nature à conditionner le comportement, la migration et la dispersion des flétans furent confirmés et amplifiés. Il a été constaté que les peuplements, propres aux bancs, surtout dans les eaux de la Colombie britannique, sont peu enclins aux déplacements, mais que ces peuplements en Colombie britannique sont dans une large mesure composés de sujets non encore parvenus à maturité, alors que les flétans plus avancés en maturation du golfe d'Alaska, se signalent par de bien plus fortes tendances à la migration. Au demeurant, même les individus parvenus à la maturité sexuelle font preuve

de tendances à une concentration grégaire variant avec les localité et les nouvelles constatations faites à cet égard ont servi à démontrer que quelles que soient les mesures adoptées dans les aires de ségrégation pour y approprier la réglementation, l'application et l'efficacité de cette dernière resteront toujours subordonnées au jeu des influences réciproques qu'exercent entre eux les divers peuplements.

Sous ce rapport, il semble que la migration des flétans de taille marchande soit de toute première importance. C'est de la réduction de leur nombre que sont résultés tous les contre-temps subis par l'industrie. Il s'ensuit que l'introduction de toute mesure administrative, destinée à sauvegarder l'existence des divers peuplements propres à ces aires, de façon à y assurer une ponte suffisante, contribuera à la réalisation immédiate de la conservation de l'espèce.

On a poursuivi pendant l'année l'exécution des travaux antérieurs de recherches et d'observations en mer, parce qu'on s'est rendu compte de l'imperfection des études faites sur les flétans parvenus à la maturation sexuelle aussi bien que de celles entreprises sur les peuplements propres aux régions de l'extrême ouest. Un autre facteur qui a motivé la continuation de ces travaux consiste dans l'importance qu'il y a de se mettre au courant de l'histoire naturelle des œufs, des larves au point de vue des rapports mutuels entre les divers peuplements. En vue de préciser la production relative du frai et de s'assurer de l'insuffisance de reproducteurs en certains cantonnements de la Colombie britannique jugés pauvres en sujets de cette catégorie, on a effectué une série de coups de chalut en soie à plancton en ces lieux où la permanence de la pêche semble être attribuable à des charriages d'œufs et de larves par les courants marins. D'autres coups de filet furent accomplis en janvier et février en vue de recueillir des larves plus avancées que celles capturées lors des opérations de l'année antérieure et de localiser leur habitat. On s'est aussi livré à la recherche d'individus ayant dépassé le stage larvaire dans les eaux de la Colombie britannique et de l'Alaska au moyen de chaluts à panneaux ou à plateaux. Dans l'étude de la durée de la vie larvale, les données hydrographiques recueillies en 1927-28 furent compilées et coordonnées dans le cours de l'année dernière et de nouvelles stations furent établies et délimitées dans le golfe d'Alaska en vue de vérifier et de parfaire les travaux antérieurs de ce genre. Le directeur des recherches est d'avis que l'opération des filets et l'exercice des travaux hydrographiques conduiront à une connaissance suffisante des déplacements et de la rapidité de croissance des larves de ces pleuronectes.

TRAITÉ RELATIF AU SAUMON SOCKEYE DU FLEUVE FRASER

Certaines négociations, entamées par l'initiative conjointe du Canada et des Etats-Unis et qui durèrent toute l'année en vue de conclure un traité entre les deux pays pour le rétablissement et la sauvegarde future des pêcheries de saumon sockeye propres au régime du fleuve Fraser, aboutirent à une heureuse fin le 27 mars, date à laquelle le traité fut signé à Washington, sous réserve de l'assentiment du Parlement canadien et du Sénat des Etats-Unis. En vertu de ce traité, destiné à être effectif pendant au moins seize ans, une commission de six membres, également représentative des deux contrées, va être constituée en vue d'exécuter une investigation approfondie des pêcheries de saumon sockeye, de diriger les opérations piscicoles destinées au repeuplement du fleuve Fraser, et, de réglementer la pêche du sockeye et les saisons de pêche, dans les limites d'un certain champ d'action.

Il est intéressant de signaler ici, en passant, que de même que le premier traité, signé par un ministre canadien seul au nom de Sa Majesté, avait trait aux pêcheries, à savoir: la Convention relative aux Flétans du Pacifique de 1923, ainsi le traité concernant le saumon sockeye de 1929 fut le premier accord signé par le Ministre du Canada aux Etats-Unis. La signature de ce traité constitue aussi une nouvelle attestation du fait que plusieurs des pêcheries canadiennes

doivent être envisagées comme faisant partie constituante du domaine de l'Amérique septentrionale toute entière, si l'on veut les exploiter et les sauvegarder convenablement.

Le régime du fleuve Fraser, qui embrasse le golfe de Georgie et le détroit de Juan de Fuca aussi bien que le bassin du fleuve Fraser, est, en puissance, l'aire la plus productive de saumon sockeye du monde. En 1923, cette aire a produit 2,357,695 caisses de conserves ou 113,169,360 livres, ce qui selon les cours pratiqués aujourd'hui, équivaudrait à une valeur pécuniaire de $42,500,000. Depuis lors, nombre de causes ont énormément contribué à y amener un tel décroissement des prises qu'en 1928, la mise en conserve n'y fut que de 86,611 caisses ou 4,157,-328 livres d'une valeur marchande de $1,500,000 seulement. On espère pouvoir remédier à l'appauvrissement des fonds par la pratique d'opérations piscicoles intelligemment conduites et par la mise en vigueur de règlements appropriés, mais en pareille occurrence toute mesure, pour être effective, doit être conjointement adoptée par le Canada et les Etats-Unis puisque certaines des aires du régime du fleuve Fraser font partie du domaine canadien tandis que d'autres font corps avec le territoire des Etats-Unis. Quant à l'importance économique de l'entreprise relative à la restauration des pêcheries de saumon, il est inutile d'insister sur cette question qui est d'ores et déjà admise de tous les intéressés.

Dans ces circonstances, il n'est pas hors de propos de fournir ici un exposé des dispositions du traité aussi bien qu'un aperçu général des faits conditionnant la pêche des saumons dans le fleuve Fraser.

Le saumon sockeye du fleuve Fraser est, peut-on dire, un poisson d'une période d'existence de quatre années, c'est-à-dire qu'il atteint sa maturité, fraie et meurt à l'âge de quatre ans. La montée de ce poisson dépend donc chaque année de la ponte effectuée quatre années antérieurement. De plus, les saumons sockeye se reproduisent non seulement dans le même régime d'une rivière où ils sont nés mais dans l'affluent ou tributaire mêmes de ce régime. Si, pour une raison ou une autre, les reproducteurs ne peuvent atteindre l'aire particulière où ils sont éclos, les pêcheries en seront d'autant moins peuplées, même si d'autres frayères du même régime d'une rivière étaient accessibles à ces reproducteurs. Il y a quelques années on pouvait constater l'existence dans le fleuve Fraser d'un phénomène biologique particulier se traduisant par une formidable montée de ces salmonidés tous les quatre ans, alternant avec des migrations moins importantes dans les autres années du cycle, ce qui conduisit à l'usage des expressions "années de grande montée" et "années de petite montée". Les causes de ce phénomène biologique sont toujours restées problématiques mais on suppose qu'en une certaine année se produisit un éboulement de roches, qui pendant trois années successives, empêcha les poissons de remonter le fleuve jusqu'au frayères en amont de Hull's Gate, cette gorge étroite qui sert de débouché aux eaux turbulentes du fleuve à leur émergence du grand col formé par le resserrement des montagnes littorales. Conformément à cette théorie, on présume qu'à la quatrième saison, les matériaux éboulés avaient suffisamment subi les effets d'érosion, de tassement ou de charriage causés par le courant pour permettre aux saumons reproducteurs de franchir le barrage formé par leur chute, en donnant ainsi lieu à l'origine du phénomène d'une "année de grande montée" dans une période de quatre ans.

L'année 1913 se rangeait dans le cycle des migrations ascendantes comme une année de "grande montée" mais malheureusement peu de temps avant l'ascension des reproducteurs, des masses énormes de roc s'écroulèrent dans la rivière par suite de l'établissement de la voie ferrée Nord-Canadien le long de la paroi gauche du col et rendirent impossible le passage des saumons en certains lieux de cette gorge. Cette condition ne fut prévue par personne avant la migration des saumons car rien ne pouvait faire supposer que les quartiers de roc lancés dans le lit du fleuve par les opérations de sautage à la dynamite l'eussent obstrué

au point d'en rendre le passage infranchissable aux saumons. Il s'ensuivit, cependant, que les reproducteurs en route vers les frayères sises en amont de Hell's Gate ne purent arriver à leur destination et que la multiplication de ces salmonidés se trouva pratiquement limitée aux frayères d'aval, ce qui en réduisit l'œuvre à vingt-cinq pour cent du résultat normal. De bonne heure l'année suivante un nouvel éboulement de matériaux, arrachés au flanc de la montagne, contribua à rendre le lit de la rivière encore moins passable aux poissons. Dès le premier éboulement la direction des Pêches s'empressa de prendre des mesures tendant à la démolition du barrage ainsi créé, mesures qui, bien qu'exécutées aussi promptement que possible, ne purent pas néanmoins être réalisées assez tôt pour répondre aux nécessités occasionnées par la montée de 1913. Comme on l'a déjà signalé, 1913 comptait parmi les années de "grande montée", mais depuis lors, par suite du barrage formé à Hell's Gate, on n'a jamais plus signalé d'année de grande montée comparable par les prises à celles constatées jadis, et, en outre, les prises n'ont pas cessé de décliner. Dans les trois saisons depuis 1913, qui dans l'ordre chronologique, étaient des "années de grande montée", soit: 1917, 1921 et 1925, la mise en conserve du saumon sockeye propre au régime du fleuve Fraser fut, respectivement de 535,152 caisses, 138,867 caisses et 137,587 caisses. C'est donc dire que les "années de grande montée" ont cessé de se produire. Aujourd'hui que les conditions hydrographiques du fleuve sont aussi favorables, au point de vue de l'ascension des salmonidés, qu'elles l'étaient antérieurement à 1913, on croit que le réempoissonnement par la pisciculture des aires appauvries ne tarderait pas y ramener l'ancienne fertilité qui les caractérisait.

La pêche marchande des saumons sockeye dans le régime du fleuve Fraser commença au Canada en 1876 et aux Etats-Unis en 1877. En raison d'exploitations intensives, les prises ne tardèrent pas à décliner dans les années de "petite montée" sans toutefois que les années de "grande montée" manifestent le moindre signe de ralentissement, jusqu'après 1913. Au sortir de l'océan, la majeure partie des saumons sockeye s'introduisent dans les eaux américaines du détroit de Juan de Fuca et du golfe de Georgie, en toute vraisemblance, parce que les eaux du fleuve débordent et s'épandent dans cette direction. Il résulte de cette condition hydrologique que les pêcheurs de l'Etat de Washington sont avantagés dans l'exercice de cette pêche puisqu'à la première apparition de ces salmonidés, il leur est facile à l'aide de leurs parcs en filet et de leurs sennes de s'emparer de la majeure partie des poissons d'une montée. C'est ainsi, par exemple, que l'année dernière la mise en conserve des saumons sockeye s'est chiffrée à 60,081 caisses au passage Puget alors qu'elle ne fut que de 26,530 caisses sur le fleuve Fraser. Donc, bien que la reproduction de ces salmonidés ait lieu dans les eaux canadiennes, la plus forte partie des prises sont effectuées en territoire étranger et par des pêcheurs étrangers. Le caractère de cet énoncé ressortira encore mieux de l'étude d'un relevé statistique embrassant la période de 1902 à 1928, inclusivement, et qui figure à la page 132 de cet ouvrage. Dans le cours des négociations, qui ont conduit à la rédaction du nouveau traité, le bien-fondé des doléances et des griefs exposés par le Canada n'a du reste, pas manqué d'être reconnu et a occasionné l'introduction, au texte du traité, de l'Article VII en vertu duquel la commission est tenue de réglementer la pêche de façon que la moitié des prises soient effectuées par les pêcheurs canadiens et l'autre moitié par les pêcheurs américains autant que la chose est praticable.

Le traité de 1929 est le résultat d'une troisième tentative en vue de faire face à la situation par intervention internationale. Le traité de 1908, relatif à la réglementation et sauvegarde des pêcheries dans toutes les eaux contiguës à la ligne-frontière canado-américaine, comportait certaines clauses ayant trait à la pêche des saumons sockeye. Malheureusement, bien que le Canada se soit empressé de donner suite à la teneure de cet accord, il n'en ft pas de même du Sénat des Etats-Unis qui refusa de ratifier les règlements établis par application dudit

traité. Pendant nombre d'années, le Canada persista à réclamer l'adoption de ces règlements par les Etats-Unis mais en 1914 quand il devint manifeste que l'assentiment de ce pays ne leur serait pas donné, le Canada reprit sa liberté d'action en se dégageant de toutes les contraintes imposées par le traité. Le problème du fleuve Fraser figurait aussi parmi les questions soumises à la Commission internationale des Pêches de 1918 qui, à l'unanimité de ses membres, préconisa la conclusion d'un accord visant au rétablissement et à la sauvegarde des pêcheries du saumon sockeye. Tel que proposé par la commission, le texte d'un accord fut rédigé et signé en 1920 mais ne fut pas ratifié par le Sénat des Etats-Unis.

Voici le texte du traité de 1929:

Sa Majesté le Roi de la Grande-Bretagne, d'Irlande et des Dominions britanniques au delà des mers, Empereur de l'Inde, et le Président des Etats-Unis d'Amérique, reconnaissant que la sauvegarde, la conservation et l'expansion des pêcheries de saumon sockeye, propres au régime du fleuve Fraser, sont d'intérêt commun au Dominion du Canada et aux Etats-Unis d'Amérique; que les réserves et peuplements de ce salmonidé se sont sérieusement appauvris dans les dernières années et qu'il est de la plus grande importance dans l'intérêt mutuel des deux pays de rétablir et de maintenir cette source de richesse, ont résolu de conclure un accord et à cette fin ont nommé comme leurs plénipotentiaires:

Sa Majesté, pour le Dominion du Canada;

L'honorable Charles Vincent Massey, P.C. Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire pour le Canada à Washington; et

Le Président des Etats-Unis d'Amérique;

M. Frank B. Kellogg, Secrétaire d'Etat des Etats-Unis d'Amérique;

Qui, après s'être communiqué à l'un et à l'autre leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont tombés d'accord sur les articles suivants:

ARTICLE I

Les dispositions de cette Convention et des règlements établis sous son empire, s'appliquent au fleuve Fraser et aux cours d'eau et lacs tributaires de ce fleuve aussi bien qu'à toutes les eaux fréquentées par les saumons sockeye et renfermées dans les limites suivantes: —

A partir du phare de Carmanah sur la côte sud-ouest de l'île Vancouver, de là en ligne droite jusqu'à un point sis à trois milles nautiques ouest astronomique à partir du phare de Tatoosh, Washington, de là audit phare de Tatoosh, de là jusqu'au point le plus rapproché de cap Flattery, de là en longeant le rivage méridional du détroit de Juan de Fuca jusqu'à la pointe Wilson, sur la péninsule de Quimper, de là en ligne droite jusqu'à la pointe Partridge sur l'île Whidbey, de là en longeant le rivage occidental de ladite île Whidbey jusqu'à l'entrée de la passe Déception, de là à travers ladite entrée jusqu'à la rive méridionale de la baie Réservation, sur l'île Fidalgo, de là en longeant la ligne des rivages occidental et septentrional de ladite île Fidalgo jusqu'à la crique Swinomish, à travers ladite crique Swinomish, en alignement avec la voie ferrée du Grand-Nord, de là dans la direction nord en longeant le rivage de la terre ferme jusqu'à la pointe Atkinson à l'entrée septentrionale de la baie Burrard, Colombie britannique, de là en ligne droite jusqu'à l'extrémité méridionale de l'île Bowen jusqu'au cap Roger Curtis, de là en ligne droite jusqu'à la pointe Gower, de là dans la direction ouest en longeant le rivage jusqu'à la pointe Welcome sur la péninsule Seechelt, de là en ligne droite jusqu'à la pointe Young sur l'île Lasqueti, de là en ligne droite jusqu'à la pointe Dorcas sur l'île Vancouver, de là en longeant les

rivages oriental et méridional de ladite île Vancouver jusqu'au point de départ au phare de Carmanah, tel qu'indiqué sur la carte côtière et géodésique des Etats-Unis numéro 6300, revue et corrigée jusqu'au 20 octobre 1924 aussi bien que sur la carte de l'Amirauté britannique numéro 579.

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à faire aussitôt que possible exécuter le levé hydrographique des eaux décrites dans cet article et à en faire dresser des cartes comportant les délimitations ci-haut énumérées et un tracé de la ligne frontière internationale. Elles conviennent de mouiller et d'établir dans les limites du territoire du Dominion du Canada aussi bien que du territoire des Etats-Unis toutes bouées et marques, susceptibles, pour l'exécution de cette Convention, d'être préconisées par la Commission autorisée ci-après, et de porter celles des propositions ayant trait à des points de frontière à la connaissance de la Commission Limitrophe Internationale, Etats-Unis-Alaska et Canada, pour qu'il y soit donné suite en conformité des dispositions du Traité relatif à la frontière entre le Canada et les Etats-Unis, signé le 24 février 1925.

ARTICLE II

Les Hautes Parties Contractantes s'accordent à constituer et maintenir une Commission, dont la désignation sera: Commission Internationale des Pêches de Saumon du Pacifique, ci-après appelée la Commission, et consistant de six membres dont trois pour le Dominion du Canada et trois pour les Etats-Unis d'Amérique.

Les commissaires du Dominion du Canada seront nommés par Sa Majesté, à la recommandation du Gouverneur général en Conseil. Les commissaires des Etats-Unis seront nommés par le Président des Etats-Unis et le Commissaire des Pêches des Etats-Unis sera l'un d'eux.

La Commission restera en existence aussi longtemps que cette Convention restera en vigueur et chacune des Hautes Parties Contractantes aura le pouvoir de combler, et sera tenue de combler de temps en temps, les vacances susceptibles de se produire dans son corps de représentation à la Commission de la même manière que pour les premières nominations. Chacune des Hautes Parties Contractantes est tenue de défrayer les traitements et dépenses de ses commissaires, cependant que les frais, conjointement effectués par la Commission, doivent être liquidés par les deux Hautes Parties Contractantes, par moitié.

ARTICLE III

La Commission est chargée d'entreprendre des recherches approfondies dans l'histoire naturelle des saumons sockeye du fleuve Fraser, dans les procédés de pisciculture, dans la condition des frayères et dans d'autres questions connexes. Elle est tenue de conduire des opérations piscicoles de saumon sockeye dans l'aire délimitée à l'Article I et à cette fin il lui est conféré le pouvoir d'améliorer les frayères, d'acquérir, de construire et de maintenir des piscifactures, des étangs ou viviers d'élevage et autres aménagements nécessités par la multiplication des saumons sockeye dans les eaux désignées par cette Convention, et d'empoissonner les eaux au moyen de saumons sockeye par toutes méthodes jugées par elle appropriées à la réalisation de cette œuvre. La Commission peut aussi recommander aux deux gouvernements la démolition des barrages ou obstructions faisant obstacle à l'ascension des saumons sockeye dans les eaux désignées par cette Convention, barrages ou obstructions qui peuvent maintenant exister ou peuvent de temps en temps se produire, et d'améliorer les conditions relatives à l'ascension des saumons sockeye là où l'investigation révélera que la chose est désirable. La Commission a le devoir de faire annuellement rapport aux deux gouvernements de l'œuvre qu'elle a accomplie et des résultats de ses recherches.

Les frais occasionnés par ce travail doivent être également répartis entre les deux gouvernements et lesdits gouvernements sont d'accord pour consacrer chaque année à cette entreprise le montant d'argent jugé recommandable à son exécution, en se fondant pour cela sur les faits et données contenus dans les rapports de la Commission.

ARTICLE IV

La Commission Internationale des Pêches de Saumon, établie conformément à l'Article II de cette Convention, est, par les présentes, revêtue du pouvoir, entre le premier jour de juin et le vingtième jour d'août d'une année quelconque, pour la période toute entière ci-avant désignée ou une fraction quelconque de cette période, de limiter ou de prohiber la capture des saumons sockeye dans toutes les eaux décrites à l'Article I de cette Convention, ou dans les eaux du Canada et les eaux des Etats-Unis séparément; toutefois, lorsqu'une ordonnance sera prescrite par la Commission en vue de limiter ou de prohiber la capture des saumons sockeye dans les eaux du Canada ou dans les eaux des Etats-Unis séparément, il est convenu qu'elle s'étendra à toutes les eaux du Canada ou à toutes les eaux des Etats-Unis auxquelles s'applique cette Convention; toutefois encore nulle ordonnance de nature à limiter ou prohiber la capture des saumons sockeye et adoptée par la Commission Internationale des Pêches de Saumons ne devra être rédigée de manière à suspendre ou à altérer autrement la teneure des lois du Dominion du Canada ou de l'Etat de Washington en ce qui a trait à la délivrance d'une licence pour pêcher dans les eaux des deux côtés respectifs de la ligne-frontière. Toute ordonnance, prescrite par la Commission et visant à limiter ou prohiber la capture des saumons sockeye dans lesdites eaux durant ladite période, ou une fraction quelconque de cette période, restera en vigueur à moins que et jusqu'à ce qu'elle soit modifiée ou abolie ou annulée par la Commission. La capture des saumons sockeye dans lesdites eaux pendant ladite période en contravention des ordonnances de la Commission, prescrites de temps en temps, est, par les présentes interdite.

ARTICLE V

En vue d'assurer aux saumons sockeye le moyen de s'échapper en nombre suffisant pendant la saison de pêche des saumons de printemps ou chinook, la Commission Internationale des Pêches du Saumon est autorisée à réglementer les dimensions de la maille des appareils et engins de pêche mouillés dans les eaux délimitées à l'Article I de cette Convention et qui sont fréquentées par les saumons sockeye.

Chaque fois que la capture des saumons sockeye dans lesdites eaux pendant ladite période, comprise entre le premier juin et le vingt août d'une année quelconque, est permise en vertu des ordonnances prescrites par la Commission à l'égard des eaux canadiennes, tout appareil de pêche, autorisé par les lois du Dominion du Canada, peut être utilisé dans ces eaux par toute personne licitement autorisée à en agir ainsi; et chaque fois que la capture des saumons sockeye dans lesdites eaux pendant ladite période est permise en vertu des ordonnances prescrites par la Commission à l'égard des eaux des Etats-Unis, tout appareil de pêche, licitement autorisé par l'Etat de Washington, peut être utilisé par toute personne autorisée à en agir ainsi par cet Etat.

ARTICLE VI

Nulle mesure, prise par la Commission en vertu des Articles IV et V de cette Convention, ne saurait devenir effective à moins d'être sanctionnée ou confirmée par le vote affirmatif d'au moins deux des commissaires de chacun des pays.

ARTICLE VII

Comme l'objet de cette Convention est d'établir, au bénéfice des Hautes Parties Contractantes, et par leurs efforts et dépenses conjoints, une pêcherie, qui est pour ainsi dire maintenant inexistante, chacune des Hautes Parties Contractantes devrait également participer au rendement de cette pêcherie. La Commission devra, donc, en réglementant l'exploitation de cette pêcherie, s'efforcer, autant que possible, à ce qu'une égale fraction du rendement en poisson susceptible d'en dériver licitement chaque année, soit attribuée aux pêcheurs de chacune des Hautes Parties Contractantes.

ARTICLE VIII

Chacune des Hautes Parties Contractantes est tenue responsable de la mise en vigueur des règlements prescrits par la Commission dans le secteur de leurs eaux respectives désignées par la Convention, et à cette fin elles conviennent d'édicter et mettre en vigueur toute législation nécessaire pour rendre effectives les dispositions de cette Convention, avec sanctions pénales appropriées aux cas de contravention d'icelle.

ARTICLE IX

La présente Convention devra être ratifiée par Sa Majesté conformément à la coutume constitutionnelle, et par le Président des Etats-Unis d'Amérique, par et de l'avis et assentiement du Sénat de ce dernier pays, et elle deviendra effective à la date de l'échange des ratifications qui aura lieu à Washington aussitôt que possible et elle restera en vigueur pendant une période de seize ans et par la suite jusqu'à un an à partir du jour où l'une ou l'autre des Hautes Parties Contractantes notifiera l'autre de son désir d'y mettre fin.

SYNDICAT CORPORATIF DES PÊCHEURS DE GLOUCESTER

Au sein de la population des pêcheurs du Nouveau-Brunswick, le fait marquant de l'année financière fut celui ayant trait à la formation de la Société des Pêcheurs de Gloucester, constituée par un acte de l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick dans le but de développer l'esprit de corps parmi les pêcheurs du comté de Gloucester pour le relèvement de leur condition économique générale. Dans ses efforts pour améliorer la condition économique de ses membres, l'association vise au relèvement de la qualité comestible des produits de poisson déjà préparés pour le marché, à la découverte de nouveaux débouchés et surtout au redressement des conditions du marché et au perfectionnement des agences et des procédés de vente. Lorsque fut convoquée la première assemblée générale le 27 mars, à la suite de toute une série de réunions organisatrices dans les diverses parties du comté, cette société comptait déjà 690 membres. M. L. Bérubé, qui fut employé par la direction des pêches et M. Robichaud, de Shippigan, N.-B., qui fut membre de la Commission des Pêches atlantiques, chargée de l'investigation relative aux pêcheries propres aux Provinces maritimes et aux Iles-de-la-Madeleine en 1927 et 1928, prêtèrent leur concours à l'organisation du syndicat, mais à toutes les assemblées auxquelles ils assistèrent, ils ne manquèrent jamais d'insister sur le fait que le succès ou l'insuccès de l'entreprise dépendait des membres eux-mêmes. En vertu de l'acte de constitution, l'association est autorisée à la possession d'effets immobiliers jusqu'à concurrence de $50,000; est autorisée à construire, à posséder, à exploiter, à prêter, à louer ou à vendre des bateaux de pêche; à instituer, à gérer, à administrer et, si nécessaire, à soutenir financièrement tout organisme destiné à faire bénéficier ses membres de crédits ou de prêts pour la construction de bateaux de pêche ou l'achat de matériel de pêche ou d'approvisionnements; à organiser, en vertu des lois fédérales, à gérer, à administrer et à soutenir financièrement tout système d'assurance mutuelle sur la vie et

contre les accidents au bénéfice de ses membres et tout système d'assurance mutuelle sur les bateaux, les appareils de pêche, ou les bâtiments dont les sociétaires sont les propriétaires. Si elle le désire, l'association peut exercer l'administration de l'assurance mutuelle au bénéfice de ses membres conjointement avec toute société d'assurance inscrite au Canada. Une section importante de la charte donne le droit à la société de créer un service d'affaires pour l'achat du matériel de pêche et des approvisionnements, pour l'écoulement des produits de pêche sur les marchés et pour l'entreprise d'un négoce général de poisson au bénéfice des membres désireux de profiter de cet avantage. En vertu de la charte, la société, quand elle le jugera recommandable, est autorisée à convertir le service d'affaires en un organisme syndical commercial défini et à prendre les démarches nécessaires en vue de la création d'une agence de vente organisée pour l'écoulement des produits de pêche et l'achat du matériel de pêche, mais, pour le moment, les opérations exercées par ce service d'affaires, seront effectuées au profit et au risque des seuls sociétaires qui sont disposés à y recourir et à s'en prévaloir.

Votre obéissant serviteur,

WM A. FOUND,
Sous-ministre des Pêcheries.

APPENDICE N° 1

RAPPORTS DES SURINTENDANTS DE PÊCHE

RAPPORT DU SURINTENDANT-CHEF INTÉRIMAIRE, SHRIVE—PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—ANNÉE 1928

Il n'est signalé depuis 1921 qu'une seule année où le rendement des pêcheries propres à la Nouvelle-Ecosse ait excédé en valeur celui de l'année 1928. S'il est vrai que dans la dernière décade la valeur des pêches de 1926 ait surpassé celle de l'année sous revue, il convient toutefois de se rappeler que l'année 1926 s'est distinguée comme une période tout à fait exceptionnelle. Les valeurs marchandes enregistrées lors des années de guerre de 1917 et 1918, aussi bien que celles particulières à 1919 et 1920, à l'issue des hostilités, se sont révélées supérieures aux résultats monétaires de 1928, mais la majoration des cours, pratiquée en ces années, rend à peine possible, au point de vue pécuniaire, d'établir une comparaison entre ces diverses périodes.

En éliminant les années de guerre de 1917 et 1918 et celles de 1919 et 1920, la période de 1928 prend le deuxième rang en importance dans l'historique des pêches de la province pour n'être surpassée que par l'année 1926. La conclusion qui s'impose donc est que la saison de 1928 doit être regardée comme fructueuse au point de vue des exploitations de pêche.

La valeur marchande des pêches propres à 1928 s'est élevée à $11,681,995.

La valeur commerciale des pêches propres à la province de la Nouvelle-Ecosse dans le cours des six dernières années se décompose comme suit:—

1923	$ 8,448,385
1924	8,777,251
1925	10,213,779
1926	12,505,922
1927	10,783,631
1928	11,681,995

Comme d'habitude, la pêche des morues tient le premier rang; elle est suivie de la pêche des homards, puis de la pêche des aiglefins.

Le négoce des poissons frais a poursuivi son expansion et les perspectives de cette branche de l'industrie sont rassurantes. Grâce aux perfectionnements apportés, l'application du procédé de congélation à la saumure semble devoir se généraliser, contribuant par là à l'extension du trafic. On signale un accroissement substantiel dans la production du filet frais d'aiglefin, de la morue, de la merluche et de la lingue. La consommation du filet fumé de poisson s'étant accrue, force fut aux exploitants d'accroître la production de cet article. La morue séchée est le plus important produit industriel, issu de la pêche de ces gadidés, et donne lieu à un négoce qui tend sans cesse à s'agrandir. Le poisson désossé ou sans arêtes fut aussi préparé en plus fortes quantités.

Les prises des principales races marchandes telles: la morue, l'aiglefin, la merluche, la lingue, le lieu, le colin, le merlan et l'espadon dénotent un accroissement. La pêche des homards, l'une des plus importantes exploitations, accuse un fléchissement, tout comme celles du flétan, du hareng, du maquereau, du saumon, de l'éperlan et des pétoncles ou vanneaux par comparaison à l'année 1927.

MORUE

Les déchargements de morue propres à 1928 se caractérisent par une augmentation de 138,299 quintaux par rapport à l'année antérieure. Les prises en furent de 1,470,172 quintaux d'une valeur au débarquement de 2,822,472 et d'une valeur marchande de $4,398,019 par comparaison à des prises de 1,331,873 quintaux d'une valeur au débarquement de $2,433,699 et d'une valeur marchande de $3,455,772, en 1927. La valeur marchande s'est accrue de $942,247. Bien qu'on dénote une légère diminution dans les quantités de morue consommée à l'état frais, il importe de faire observer que par contre la valeur quantitative de la substance comestible convertie en filet frais, en produit salé, en conserves, en produit fumé, en filet fumé, en produit séché et désossé manifeste un accroissement substantiel. Le rendement en filet fumé est presque le double de celui de 1927. On constate aussi une augmentation appréciable dans la valeur quantitative de la morue désossée.

HOMARD

Les prises de homard sont tombées de 7,264 quintaux par rapport à l'année antérieure avec diminution correspondante dans la valeur au débarquement et dans la valeur marchande. Les prises globales propres à 1928 furent de 172,409 quintaux d'une valeur commerciale de $3,048,255 par comparaison à 179,673 quintaux et à $3,255,627 en 1927.

A l'ouverture de la saison sur le littoral occidental de l'Ile du Cap-Breton, la température s'est révélée très favorable à l'exercice de la pêche avec absence totale de glaces flottantes. On affirme que c'est la première fois depuis trente ans que cette côte est libre de glaces à l'ouverture de la campagne de pêche. Dès le début des exploitations, les homards se sont montrés abondants. Malheureusement la survenance d'un fort ouragan les 24 et 25 mai jeta le désarroi parmi les exploitants pendant une semaine ou dix jours, à la suite de quoi ces crustacés se firent plus rares.

Les prises, effectuées dans le secteur continental et oriental de la province, furent supérieures à celles de l'année dernière. Il n'y a pas bien longtemps, tous les homards, déchargés dans cette région, étaient utilisés à la fabrication de conserves alimentaires, mais ces dernières années virent la naissance d'un négoce de homard frais qui tend à se développer sans cesse. Les expéditions de homards frais augmentent d'année en année. Cet énoncé est particulièrement vrai pour les comtés de Pictou et d'Antigonish. On a pour la première fois mis en exploitation à Pictou un vivier pour y faire le parcage des homards originaires des Iles-de-la-Madeleine et pêchés pendant la saison tardive.

Les prises, effectuées dans le secteur occidental, accusent un fort fléchissement.

La mise en conserve manifeste de même un fléchissement: 494 caisses de moins que l'année dernière.

Le rendement en conserves de 1928 fut de 55,277 caisses par comparaison à 55,771 caisses en 1927, avec diminution correspondante dans la valeur industrielle. En 1928, la valeur monétaire du rendement s'est chiffrée à $1,465,239 en regard de $1,727,105 l'année précédente.

Bien que tout incline à penser que la consommation mondiale des conserves de homard se soit accrue cette année par rapport à 1927, il n'en reste pas moins que les cours, pratiqués pour ces articles alimentaires, se sont révélés comparativement faibles. La réapparition des conserves terreneuviennes sur le marché, à la suite d'une période prohibée de quatre ans, a largement contribué à l'augmentation des assortiments de homard en boîte et par là même à l'avilissement des prix.

Les trafiquants tant anglais qu'américains hésitèrent au début de la saison à donner des commandes, mais finalement les conserves de homard furent écoulées en quantités aussi importantes qu'auparavant. Le marché continental s'est mon-

tré inactif et languissant. La chair de crabe japonais, offerte à des prix attrayants, surtout aux consommateurs européens, est devenue un facteur inquiétant de concurrence pour les exploitants et les fabricants intéressés dans l'industrie des conserves de homard.

AIGLEFIN

La pêche des aiglefins se distingue par un accroissement de 61,743 quintaux. Cette année les déchargements en furent de 445,950 quintaux par comparaison à 384,207 quintaux l'année antécédente. La valeur au débarquement propre à l'année fut de $917,404 et la valeur marchande de $1,654,977 par rapport à une valeur au débarquement de $660,669 et à une valeur marchande de $1,402,135 en 1927. Des déchargements importants d'aiglefin furent effectués à Halifax, Ingonish, Petit-de-Grat, Port-Hawkesbury et en divers ports de la Nouvelle-Ecosse occidentale.

MERLUCHE ET LINGUE

Les déchargements de merluche et lingue se sont élevés à 158,744 quintaux d'une valeur marchande de $268,577 par comparaison à 119,431 quintaux d'une valeur commerciale de $153,840 en 1927. Sur tout le littoral, on dénote un accroissement dans les déchargements. L'augmentation des prises, effectuées dans le secteur occidental de la province, est tout particulièrement notoire. L'accroissement des prises propres à la province s'est traduit par 39,313 quintaux et celui de leur valeur pécuniaire par $114,737.

MAQUEREAU

Le seul secteur du littoral de la province, qui se soit caractérisé par un accroissement dans les prises de maquereau, consiste en la région occidentale. La totalité des prises propres à la province est inférieure à l'année dernière. En 1927, les prises de maquereau furent de 72,306 quintaux par comparaison à 71,440 en 1928. La valeur au débarquement de 1927 s'est chiffrée à $236,796 et la valeur marchande à $338,851 par comparaison à une valeur au débarquement de $244,916 et à une valeur marchande de $369,752 pour l'année sous revue. Les cours, pratiqués cette année pour le maquereau, furent plus avantageux que par le passé et malgré le fléchissement des prises on constate néanmoins un accroissement de $30,901 par rapport à l'année antérieure.

HARENG

Les prises de hareng accusent un fléchissement prononcé. Bien qu'on constate une augmentation dans les déchargements accomplis dans l'Ile du Cap-Breton, la Nouvelle-Ecosse occidentale ne s'en signale pas moins par un décroissement accentué dans les prises de ce poisson. Les prises de hareng se sont chiffrées à 166,398 quintaux d'une valeur au débarquement de $167,831 et d'une valeur marchande de $368,221 en regard de 214,560 quintaux d'une valeur au débarquement de $225,175 et d'une valeur marchande de $482,378 en 1927.

Les harengs de printemps se sont montrés excessivement abondants dans les eaux de l'Ile du Cap-Breton. Toutefois, la migration de juillet a complètement manqué. On a signalé une rareté générale de harengs de printemps et d'été sur toute la côte orientale et continentale de la province bien qu'en octobre, on ait constaté une forte migration dans les eaux du comté de Halifax-Ouest.

FLÉTAN

Les prises de flétan accusent un fléchissement par rapport à l'année antérieure, fléchissement se traduisant par 1,783 quintaux. Les déchargements, opérés en 1928, s'élevèrent à 25,768 quintaux d'une valeur au débarquement de $297,703 et d'une valeur marchande de $434,110 par comparaison à des prises de 27,551

quintaux d'une valeur au débarquement de $342,391 et d'une valeur marchande de $468,679 en 1927, soit une diminution de $34,569 en valeur marchande. Tous les secteurs de la côte accusent un fléchissement dans les déchargements par comparaison à l'année antécédente.

SAUMON

La pêche des saumons fut déconcertante et accuse un fléchissement de 5,760 quintaux par rapport aux résultats de 1927. Tous les secteurs du littoral accusent un fléchissement. Les prises particulières à l'Ile du Cap-Breton furent à peu près la moitié de celles de l'année dernière. La région orientale et continentale de la province accuse un fléchissement de plus de 2,000 quintaux, cependant que la Nouvelle-Ecosse occidentale manifeste une diminution de plus de 1,100 quintaux. Les déchargements propres au secteur occidental de la province furent inférieurs à la moitié de ceux de l'année dernière.

Les quantités de saumon, pris dans la province, se sont totalisées à 7,059 quintaux en regard de 12,819 quintaux en 1927. Les valeurs au débarquement furent respectivement de $112,340 et de $181,583. La valeur marchande propre à cette année s'est chiffrée à $138,681 alors qu'en 1927 elle s'en était élevée à $233,189.

PÉTONCLES OU VANNEAUX

La pêche des pétoncles ou vanneaux a éprouvé un déclin accentué par comparaison à l'année antérieure. Toutefois, il convient de se rappeler que 1927 fut une année sans précédent avec sa production de 37,607 barils. En 1928 le rendement en fut de 24,533 barils, résultat bien supérieur à celui de toute année antérieure, à l'exception de 1927. Les prises opérées dans le cours des six dernières années se décomposent comme suit:

	Barils
1923	11,839
1924	7,504
1925	12,404
1926	19,918
1927	37,607
1928	24,533

On constatera donc que le déclin noté en 1928 n'est pas aussi sérieux qu'il semble au premier abord.

La valeur pécuniaire des pétoncles a excédé celle de toute année ci-haut énumérée comme on pourra s'en assurer par le tableau suivant:—

1923	$ 72,547
1924	51,793
1925	76,025
1926	138,472
1927	212,838
1928	156,188

Les prises, opérées dans le comté de Lunenburg, furent d'environ la moitié de celles de l'année dernière, cependant qu'on signale des décroissements à l'égard des fertiles gisements sis dans les comtés de Digby et d'Annapolis. Quoiqu'il en soit, par comparaison à la moyenne des pêches, effectuées dans les années antérieures, les exploitations de cette année peuvent être regardées comme fructueuses.

ÉPERLAN

Les prises d'éperlan se sont totalisées cette année à 6,089 quintaux d'une valeur marchande de $103,535 par comparaison à 7,110 quintaux d'une valeur commerciale de $124,653 en 1927. A l'ouverture de la saison, la température s'étant montrée très douce, les exploitations ne furent pas exercées avec autant de vigueur que d'habitude, car les pêcheurs craignaient de ne pouvoir écouler leurs prises sur le marché en bonne condition.

HUÎTRES

Les prises d'huîtres se distinguent par un léger accroissement par rapport à celles de l'année antérieure. Elles se sont chiffrées à 1,944 barils d'une valeur marchande de $15,935 par comparaison à 1,817 barils d'une valeur marchande de $16,109 en 1927. Les plus importants déchargements, opérés dans l'île du Cap-Breton, se décomposent comme suit:

	Barils
Bassin Denys et Orangedale	697
Baie Nyanza	200
Estmere	86
Washabuck	73

Le plus fort accroissement dans les prises se produisit à la baie Nyanza où 200 barils furent extraits des gisements, par comparaison à 102 barils en 1927. On constate un appauvrissement sensible des gisements d'huîtres propres au littoral baigné par les eaux du détroit de Northumberland. La dénudation complète n'en sera évitée que si on y entreprend des travaux d'ostréiculture de quelque importance.

ESPADON

Les espadons se sont montrés plus abondants le long de la côte et il en fut opéré des prises plus importantes que l'année précédente. Les déchargements opérés en 1928 se sont élevés à 8,088 quintaux d'une valeur marchande de $132,345 par comparaison à des prises de 7,299 quintaux d'une valeur commerciale de $120,692 l'année dernière. Des déchargements substantiels furent opérés à Louisbourg, Glace-Bay, Sydney-Nord et Petit-de-Grat. Des prises plus abondantes furent aussi effectuées dans les eaux du comté de Guysboro.

Les exposés de faits suivants, par arrondissement, ne manquent pas d'intérêt en ce qu'ils fournissent une bonne idée des conditions locales concernant les prises et leur valeur marchande:

ARRONDISSEMENT N° 1 CAP-BRETON—INSPECTEUR McLEOD

Les traits marquants de l'année, par rapport à 1927, consistent en un décroissement dans la pêche et la valeur du homard, du maquereau, du flétan, du saumon, du lieu, du colin, du merlan et du gasparot et en un accroissement dans la pêche et la valeur de la morue, de l'aiglefin, de l'espadon, du hareng, de l'éperlan et de la merluche.

Homards.—Les prises s'en sont totalisées à 40,403 quintaux d'une valeur marchande de $499,523 par comparaison à 42,524 quintaux d'une valeur marchande de $565,442 en 1927.

Les plus importantes prises furent opérées à Mainadieu, 3,006 quintaux; à l'île Port-Hood, 2,070 quintaux; à Petit-de-Grat, 1,827 quintaux; à Port-Morien, 2,344 et à Chéticamp, 1,682 quintaux.

Morue.—Les prises de morue se sont totalisées à 153,780 quintaux d'une valeur marchande de $343,755 par comparaison à 139,096 quintaux d'une valeur marchande de $292,061 en 1927. Par comparaison à l'année antérieure, l'accroissement fut de 14,684 quintaux dans les prises et de $51,694 dans la valeur au débarquement. En raison de la faiblesse des cours pratiqués pour ce poisson pendant l'année antérieure, les pêcheurs ne s'efforcèrent pas d'exercer cette exploitation au début de la saison parce que les prix offerts par les négociants en poisson frais furent jugés par les intéressés trop peu rémunérateurs. Ce ne fut que tard dans la saison, avec l'élévation des cours, que les exploitants résolurent de s'adonner avec quelque vigueur à la pratique de ce genre de pêche. La morue se montra très abondante pendant toute la campagne de pêche et la température très favorable, excepté en octobre et en novembre.

Les plus importants déchargements furent opérés à Ingonish-Nord et Sud, 23,832 quintaux; Sydney-Nord, 33,685 quintaux; New-Haven et Neil's Harbour, 14,873 juintaux; Petit-de-Grat, 12,658 quintaux; Chéticamp, 12,624 quintaux; Ile Port-Hood, 8,938 quintaux.

Espadon.—Les prises s'en sont totalisées à 5,856 qtx, d'une valeur marchande de $80,958 par comparaison à 5,376 quintaux d'une valeur marchande de $66,601 en 1927.

On constate un accroissement de 480 quintaux dans les prises et de $14,357 en valeur marchande par comparaison à l'année antécédente. L'accroissement est attribuable à l'abondance du poisson et à la clémence de la température. Des accroissements furent enregistrés aux ports de Fourchu, de l'Ardoise, de Gabarus, de Petit-de-Grat, de Louisbourg, de Sydney-Nord et d'Ingonish.

Les plus importants déchargements furent opérés à Louisbourg, 2,923 quintaux, à Glace-Bay, 1,120 quintaux; à Sydney-Nord, 768 quintaux, et à Petit-de-Grat, 520 quintaux.

Aiglefin.—Les prises s'en sont totalisées à 57,500 quintaux d'une valeur marchande de $138,913 par comparaison à 68,344 quintaux d'une valeur marchande de $132,485 en 1927.

Un décroissement de 555 quintaux à l'Ardoise est attribuable au fait qu'aucun aiglefin ne fut capturé dans les parcs en filet, parce que les aiglefins se tinrent plus éloignés du rivage que d'habitude, cependant qu'à Petit-de-Grat on note un accroissement de 5,238 quintaux dans les prises. A cet endroit la majeure partie des aiglefins furent capturés au moyen de parcs en filet. Louisbourg se distingue par une augmentation de 450 quintaux dans les prises en raison du fait que les pêcheurs de ce port poursuivirent leurs exploitations plus tard que d'habitude à l'automne. Cette condition fut le résultat du raffermissement des cours pratiqués pour l'aiglefin et de l'amélioration de moyens de transport, la direction des Pêches ayant, en effet, mis en exercice un service de récolte du poisson sur ce secteur de la côte pendant les mois d'automne. Un accroissement de 1,814 quintaux est signalé à Ingonish. Cette augmentation est attribuable à l'abondance des aiglefins au printemps alors que des prises importantes furent opérées au moyen des parcs en filets mouillés à Middle-Head. La migration d'automne ne fut pas aussi importante que d'habitude.

Maquereau.—Les prises s'en sont totalisées à 27,810 quintaux d'une valeur marchande de $103,613 par comparaison à 29,832 quintaux d'une valeur marchande de $122,425 pour la campagne de 1927.

Il convient de signaler ici que les maquereaux d'automne ne peuvent être capturés qu'au moyen d'une monture à triple hameçon dans la région s'étendant de la baie Pleasant à l'anse Broad, sur la côte septentrionale du comté d'Inverness, alors que dans d'autres secteurs de la côte de l'Ile du Cap-Breton ils sont surtout capturés au moyen de filets flottants. Dans le passé, les maquereaux d'automne avaient l'habitude de fréquenter les eaux qui baignent l'île Port-Hood mais pour une cause encore inconnue ils n'y sont pas apparus en quantités appréciables dans les dernières cinq ou six années.

Flétan.—Les prises s'en sont totalisées à 4,748 quintaux d'une valeur marchan de $64,113 par comparaison à 4,772 quintaux d'une valeur marchande de $92,194 en 1927.

Le port de Sydney-Nord manifeste un accroissement de 1,333 quintaux attribuable au grand nombre d'unités de la flotte des Grands Bancs qui vient à ce port pour y renouveler leurs approvisionnements de boitte et y disposer de leurs prises, et aussi à l'augmentation du nombre des unités de la flotte de Sydney-Nord, exerçant cette branche de l'industrie pendant les mois de printemps, par suite de l'avantage qu'offrent alors les cours. Sur d'autres secteurs du littoral, toutefois, ces poissons se sont montrés rares, ce qui explique le décroissement des prises.

Les plus forts déchargements furent opérés à Sydney-Nord, 3,173 quintaux; à Hawkesbury, 247 quintaux; à Scatarie, 201 quintaux; à Port-Morien, 199 quintaux.

Saumon.—Les prises s'en sont totalisées à 2,498 quintaux, d'une valeur marchande de $39,922 par comparaison à 4,897 quintaux d'une valeur marchande de $78,436 en 1927.

Le fléchissement des prises est entièrement imputable à la rareté du poisson car la température s'est montrée propice aux exploitations pendant toute la durée de la campagne de pêche. De la baie Pleasant jusqu'à l'anse Broad, sur la côte septentrionale du comté d'Inverness, on note un décroissement de 953 quintaux; de Inverness à Hawkesbury, un décroissement de 103 quintaux; de Lingan à Pointe-Aconi, un décroissement de 25 quintaux; de Grand Bras d'Or à Smoky, un décroissement de 83 quintaux; de Ingonish à la baie Saint-Laurent un décroissement de 60 quintaux. Comme question de fait, ce fut la saison la plus désastreuse qu'aient éprouvée depuis nombre d'années les pêcheurs de saumon au filet. En juillet d'assez bonnes prises furent effectuées à l'aide de quelques-uns des filets tendus à Margaree et dans l'anse Broad mais dans le même temps les pêcheurs de la baie Pleasant mirent fin à leurs exploitations par suite de l'insignifiance des prises. De l'anse Broad à Hawkesbury les pêcheurs réussirent à peine à faire face à leurs frais d'exploitation mais il y a lieu de faire remarquer ici qu'un pêcheur réalisa plus de $900 à l'aide d'un seul filet à Inverness.

Les plus importants déchargements furent opérés à Margaree, 394 quintaux; à Petite-Lorraine, 203 quintaux; à la baie Aspy, 159 quintaux et à la baie Pleasant, 158 quintaux.

Hareng.—Les prises s'en sont totalisées à 37,999 quintaux, d'une valeur marchande de $67,515 par comparaison à 26,604 quintaux d'une valeur marchande de $43,221, soit une augmentation de 11,395 quintaux dans les prises et de $24,294 en valeur marchande.

Les plus importants déchargements furent effectués à Sydney-Nord, 11,540 quintaux; à Hawkesbury, 3,790 quintaux; à Petit-de-Grat, 2,251 quintaux; à Chéticamp 2,100 quintaux, à l'île Port-Hood, 1,686 quintaux, à Sainte-Anne, 1,620 quintaux.

Eperlan.—Les prises s'en sont totalisées à 1,636 quintaux d'une valeur marchande de $23,288 par comparaison à 1,727 quintaux d'une valeur commerciale de $26,427 en 1927, soit un décroissement de 91 quintaux dans les prises et de $3,139 en valeur marchande.

Les plus importants déchargements furent effectués à Port-Mabou, 296 quintaux, à Arichat-ouest, 150 quintaux, à Louisdale, 144 quintaux, et à Port-Royal, 140 quintaux.

Huîtres.—Les prises s'en sont totalisées à 1,265 barils d'une valeur marchande de $9,230 par comparaison à 1,224 barils d'une valeur pécuniaire de $10,347 en 1927, soit un accroissement de 41 barils dans les prises et un décroissement de $1,117 dans la valeur monétaire.

Merluche et lingue.—Les prises s'en sont totalisées à 7,658 quintaux d'une valeur pécuniaire de $9,710 par comparaison à 3,663 quintaux d'une valeur monétaire de $4,376 en 1927, soit un accroissement de 3,995 quintaux et de $5,334 en valeur marchande.

L'accroissement des prises est attribuable au succès des exploitations effectuées par les pêcheurs de Port-Hood et à l'abondance des débarquements accomplis par les chalutiers à vapeur à Port-Hawkesbury.

Les plus importants déchargements furent les suivants: Ile Port Hood, 7,010 quintaux, Hawkesbury, 218 quintaux, Port Margaree, 60 quintaux et Chéticamp, 38 quintaux.

Encornet.—Les prises d'encornet se sont totalisées à 1,085 barils d'une valeur marchande de $2,215 par comparaison à 684 barils d'une valeur commerciale de $2,977 en 1927, soit un accroissement de 80 quintaux dans les prises et un décroissement de $762 dans la valeur pécuniaire.

Les plus importants déchargements furent les suivants: Chéticamp, 700 barils, Port Margaree, 105 barils, Grand-Etang, 150 barils, et Ile Port Hood, 25 barils.

Flet, carrelet.—Les prises s'en sont totalisées à 664 quintaux d'une valeur commerciale de $3,627 par comparaison à 1,846 quintaux, d'une valeur monétaire de $9,227, soit un décroissement de 1,182 quintaux dans les prises et de $5,600 dans la valeur marchande. La totalité des déchargements fut effectuée par des chalutiers à vapeur à Port Hawkesbury.

Anguille.—Les prises s'en sont totalisées à 178 quintaux d'une valeur marchande de $926. En 1927, il y avait eu absence totale de toute pêche à l'anguille. Presque toute l'anguille fut déchargée à Louisdale.

ARRONDISSEMENT N° 2.—EMBRASSANT LES COMTÉS DE HALIFAX, DE GUYSBOROUGH, PICTOU, COLCHESTER, CUMBERLAND, ET HANTS—INSPECTEUR SUTHERLAND.

La quantité de toutes les espèces de poisson déchargé s'est totalisée à 729,789 quintaux d'une valeur marchande de $4,199,173 par comparaison à 692,072 quintaux d'une valeur de $4,010,258 en 1927. Ce résultat représente un accroissement d'environ 10,000,000 de livres dans les prises avec accroissement corrèspondant en valeur de $188,915. L'augmentation signalée dans les déchargements propres au comté de Halifax représente environ 90% du chiffre total de l'accroissement des pêches réalisé dans cette région, cependant que le comté de Guysborough dénote aussi un léger surcroît. Des prises quelques peu plus importantes furent opérées dans le comté de Northumberland Nord-Ouest et dans le quartier de la baie de Fundy.

Dans l'ensemble des espèces capturées, la morue et l'aiglefin se caractérisent par un accroissement de 11,000,000 de livres et le homard par un accroissement de 500,000 livres environ. Les déclins les plus accentués sont ceux de la pêche du hareng, 500,000 livres, du saumon, environ 200,000 livres. Le relèvement des valeurs pécuniaires est dans une certaine mesure attribuable au raffermissement des cours pratiqués pour les poissons des grands fonds par rapport à l'année antécédente. Les prix en cours pour le homard furent beaucoup plus faibles qu'en l'année antérieure.

Morue.—Les prises de morue se sont totalisées à 276,013 quintaux d'une valeur marchande de $1,126,858 par comparaison à des prises de 212,876 quintaux d'une valeur marchande de $930,038 en 1927, soit un accroissement de 63,137 quintaux dans les prises et de $196,820 dans la valeur monétaire. Mais comme 35,800 quintaux de morue furent apportés de l'extérieur dans cet arrondissement, il convient de défalquer ou soustraire environ $71,600 du chiffre pécuniaire antécédent ce qui en abaisse l'importance à $1,055,258.

L'augmentation des prises est attribuable au comté de Halifax-ouest où il fut déchargé 44,490 quintaux de plus qu'en 1927 ainsi qu'au comté de Guysborough où l'accroissement fut d'environ 20,000 quintaux.

De l'ensemble des prises, 112,379 quintaux furent extraits des pêcheries du large par comparaison à 100,865 quintaux en 1927.

Les cours se sont révélés de beaucoup plus avantageux que ceux de l'année précédente, et les pêcheurs entre Halifax et Sonora, eurent l'avantage, grâce au service de récolte des prises, de disposer de leurs poissons à l'état frais. Toutefois, les cours, pratiqués pour les poissons séchés, furent si rémunérateurs, que la plupart des pêcheurs du comté de Halifax-Est ne crurent pas bon de déroger à la coutume et n'en persistèrent pas moins à saler leur poisson.

Aiglefin.—Les prises d'aiglefin se sont totalisées à 241,502 quintaux d'une valeur marchande de $1,023,977 par comparaison à 191,934 quintaux d'une valeur commerciale de $884,328 en 1927, soit un accroissement de 49,568 quintaux dans les prises et de $139,739 dans la valeur pécuniaire. Comme pour la morue, de fortes quantités d'aiglefin furent importées dans cet arrondissement, soit 12,168 quintaux en tout, estimés à $24,336, lesquels défalqués ou soustraits du chiffre pécuniaire global, en abaissent la valeur à $999,641.

L'accroissement est attribuable au relèvement de la pêche dans le comté de Halifax-Ouest où les prises furent augmentées de 48,103 quintaux, tandis que dans le comté de Guysborough-Est, par suite d'une diminution dans le nombre des chalutiers à vapeur en activité, on signale un décroissement de 3,986 quintaux. De légères augmentations furent aussi signalées dans Halifax-Est et dans Guysborough-Ouest.

Sur l'ensemble des prises, 214,686 quintaux furent extraits des pêcheries du large par comparaison à 173,363 quintaux en 1927.

Merluche et lingue. — Les prises s'en sont totalisées à 7,658 quintaux d'une valeur commerciale de $23,143 par comparaison à 5,391 quintaux d'une valeur pécuniaire de $12,955 en 1927. L'accroissement est attribuable au comté d'Halifax où les prises furent de 2,227 quintaux de plus qu'en 1927, car 1,991 quintaux furent extraits des pêcheries du large en regard de 342 quintaux l'année antérieure. Les cours pratiqués se décomposent comme suit: Au débarquement: $0.75-$1.00; Sur les marchés: Séché, $5; Vert-salé, $3; Filets fumés, $10-$11; Filets frais, $10.

Lieu, colin, merlan. — Les prises s'en sont totalisées à 6,232 quintaux d'une valeur marchande de $12,708 par comparaison à 8,180 quintaux d'une valeur marchande de $12,694 en 1927, soit un décroissement de 1,948 quintaux dans les prises et un accroissement de $15 dans la valeur pécuniaire. Sur l'ensemble des prises, 4,507 quintaux furent extraits des grands fonds en regard de 5,399 quintaux en 1927. Le prix au débarquement fut de $1, cependant que les cours pratiqués sur les marchés furent à peu près les mêmes que pour la merluche.

Flétan. — Les prises s'en sont totalisées à 7,051 quintaux d'une valeur marchande de $162,095 par comparaison à 7,240 quintaux d'une valeur marchande de $146,871 en 1927.

Pour peu qu'aient varié les prises par rapport à 1927, on n'en signale pas moins un accroissement de $15,224 dans la valeur commerciale. Cette condition remonte en partie au raffermissement des cours mais elle est surtout attribuable à un apport de 1,187 quintaux, venu de l'extérieur dans cet arrondissement. Les prises opérées sur les grands fonds se sont chiffrées à 4,403 quintaux par comparaison à 5,754 quintaux en 1927.

Les déchargements effectués dans le comté de Halifax-Ouest se caractérisent par un accroissement cependant que le comté de Guysborough-Est accuse un fléchissement.

Hareng. — Les prises s'en sont totalisées à 50,241 quintaux d'une valeur monétaire de $117,205 par rapport à 54,609 quintaux d'une valeur marchande de $163,140 en 1927.

Les déchargements sont les plus faibles signalés depuis cinq ans. La rareté des harengs de printemps et d'été a été générale sur la côte atlantique de cet arrondissement, mais en octobre une forte migration fut signalée dans la baie de Halifax et sur le littoral occidental du comté de Halifax où des prises substantielles furent opérées par les pêcheurs. La boitte fut rare pendant toute la saison, ce qui fut un grand inconvénient pour les pêcheurs dans l'exercice de l'industrie.

Maquereau. — Les prises s'en sont totalisées à 29,582 quintaux d'une valeur marchande de $170,201 par comparaison à 34,003 quintaux d'une valeur marchande de $160,908 en 1927, soit un décroissement de 4,421 quintaux dans les prises et un accroissement de $9,293 en valeur pécuniaire. Ce résultat est le plus défavorable qui ait été enregistré dans les sept dernières années. C'est le comté de Guysborough qui accuse le fléchissement le plus accentué, soit 13,216 quintaux de moins qu'en 1927, cependant que dans le comté de Halifax-Ouest, les maquereaux se sont montrés plus abondants: 17,962 quintaux contre 8,125 en 1927.

Les prix en cours au débarquement furent plus avantageux que lors des autres années. Les cours pratiqués sur les marchés se décomposent comme suit: Frais, $8; Salé, $8.50-$9 (printemps); Salé, $18-$20 (automne).

Saumon. — Les prises s'en sont totalisées à 3,676 quintaux d'une valeur marchande de $77,374 par comparaison à 5,886 quintaux d'une valeur commerciale de $113,971 en 1927.

Le décroissement s'est fait sentir en tous lieux à l'exception du golfe de Fundy où on signale un accroissement important. Ce sont les comtés d'Antigonish et de Pictou-Est dans lesquels s'exercent d'importantes exploitations de parc en filet, qui accusent le fléchissement le plus accentué, les pêches y étant tombées de 50 pour 100 ou de 1,655 quintaux et de $14,207 en valeur marchande.

Bonite et germon. — Les prises s'en sont totalisées à 875 quintaux d'une valeur marchande de $8,750 par comparaison à 1,575 quintaux d'une valeur commerciale de $15,750 en 1927.

L'exercice de cette pêche est limitée à la baie Sainte-Marguerite où les germons et bonites sont capturés à l'aide de parcs en filet et du harpon. La pêche de ces poissons fut celle d'une année moyenne, tout en étant bien inférieure à celle de 1927, qui s'est signalée comme la plus importante depuis 1923.

Espadons. — Les prises d'espadon se sont totalisées à 2,100 quintaux d'une valeur pécuniaire de $49,420 par comparaison à 1,715 quintaux d'une valeur de $30,795 en 1927, soit un accroissement de 385 quintaux dans les prises et de $18,634 dans la valeur monétaire. Ce résultat est attribuable aux expéditions de 979 quintaux faites dans cet arrondissement. On signale un accroissement dans les prises opérées dans le comté de Guysborough.

Flet, raie et sole. — La pêche des flets a fléchi de 5,135 quintaux, cependant que celle des soles s'est accrue de 1,743 quintaux, les prises de ces deux poissons étant respectivement de 1,187 et 14,180 quintaux. Toutes les soles furent pêchées en haute mer aussi bien que 727 quintaux de flet. Les prises de raie se sont élevées à 2,163 quintaux par comparaison à 7,011 quintaux en 1927. Toutefois, ce chiffre ne comporte pas les importantes quantités de raie déchargées par les chalutiers à vapeur à Halifax pour être converties en engrais, farines et huiles.

Arrondissement n° 3. — Embrassant les comtés de Lunenburg, Queens, Shelburne, Yarmouth, Digby, Annapolis et Kings — Inspecteur Marshall

La totalité des déchargements de poissons s'y est chiffrée à 1,538,467 quintaux et la totalité des déchargements de mollusques et crustacés à 40,720 barils d'une valeur marchande de $5,970,206 par comparaison à 1,428,730 quintaux d'une valeur marchande de $5,300,749, soit un accroissement de 56,746 quintaux et un accroissement en valeur de $669,457.

Morue. — Les prises de morue se sont chiffrées à 1,040,379 quintaux d'une valeur pécuniaire de $2,927,406 par comparaison à 979,901 quintaux d'une valeur de $2,233,673 en 1927. La comparaison de ces chiffres dénote un accroissement de 60,478 quintaux et de $693,733 en valeur pour l'année 1928.

Aiglefin. — Cette pêche se distingue par un accroissement de 23,019 quintaux et de $106,675 par rapport à la saison antérieure.

Merluche et lingue. — On constate pour cette pêche une augmentation de 33,051 quintaux et de $99,215.

Flétan. — La campagne de pêche de ce poisson n'a pas produit d'aussi bons résultats qu'en 1927. Cette pêche accuse une diminution de 1,570 quintaux dans les prises et de $22,239 en valeur.

Hareng. — Les prises de hareng se sont totalisées à 78,158 quintaux d'une valeur marchande de $183,501 par comparaison à 133,347 quintaux d'une valeur de $276,047 en 1927. Ceci dénote un décroissement de 55,189 quintaux et un décroissement en valeur de $92,547.

Maquereau. — Cette pêche se caractérise par une augmentation de 5,577 quintaux et de $40,420 en valeur marchande.

Saumon. — Les prises de saumon se sont chiffrées en 1928 à 885 quintaux d'une valeur marchande de $21,385 par comparaison à 2,036 quintaux d'une valeur de $40,782 en 1927, soit un décroissement de 1,151 quintaux et un décroissement en valeur de $19,397.

Pétoncles et vanneaux.—Cette pêche accuse un déclin de 13,046 barils et de $56,510 en valeur marchande.

Homard.—Cette pêche accuse un déclin de 9,921 quintaux dans les prises et de $106,790 dans la valeur commerciale.

SERVICE DE RENSEIGNEMENTS SUR LA BOITTE

La plupart des navires, affectés à l'exercice de la pêche dans la province, sont maintenant pourvus d'appareils récepteurs radiophoniques. On a institué en avril dernier un nouveau service d'émission radioélectrique dans le but de fournir aux pêcheurs et aux autres exploitants intéressés à l'exercice de l'industrie des pêches des renseignements relatifs:—

1. A la température;
2. Aux réserves quotidiennes de boitte par messages, irradiés des Iles-de-la-Madeleine, de Canseau, Port-Hawkesbury, Sydney-Nord, Halifax, Lunenburg, Liverpool, Lockeport, Shelburne, Yarmouth, Queensport, Port-Hood et d'autres localités et indiquant les quantités de boitte congelée en entrepôt, les quantités de boitte fraîche non congelée disponibles aussi bien que les réserves de glace;
3. Aux conditions de la glace le long du littoral;
4. Aux cours pratiqués pour le poisson séché;
5. Aux cours pratiqués pour les poissons salés, y compris, chaque fois que possible, l'indice des prix de Boston et de Gloucester.
6. Aux prises opérées par les navires arrivant des Grands Bancs et aux divers incidents notoires survenus dans la pratique de la pêche, tels les pertes de vies humaines, et de navires, les avaries subies par les bateaux de pêche, ou aux autres événements de nature à intéresser les pêcheurs, y compris certaines nouvelles de première importance pour eux au sujet de leur famille.

Les renseignements sont recueillis et compilés par le bureau-chef à Halifax et irradiés deux fois par jour par la station Marconi de Louisbourg et celle du bateau-feu à Halifax. Les commentaires les plus favorables nous sont parvenus à l'égard de ce service dont l'institution est considérée comme un véritable progrès. On admet généralement qu'il s'est jusqu'ici révélé d'un grand avantage pour les pêcheurs et les autres exploitants dans l'exercice de l'industrie des

pêches. Au fur et à mesure de la multiplication et du perfectionnement des appareils récepteurs à bord des navires de pêche, l'application de ce service radioélectrique d'émission deviendra de plus en plus utile aux exploitants.

Le premier message fut lancé le 23 avril et le dernier le 30 novembre, date de l'interruption du service.

CHALUTIERS À VAPEUR

En 1928, onze chalutiers se livrèrent à des exploitations de pêche, avec les ports de la province comme bases d'activité, tandis qu'il en fut compté quatorze en 1927. Ci-dessous apparaît la nomenclature des chalutiers en exercice en 1928:—

Noms des navires	Ports d'armement	Périodes de pêche
Venosta	Halifax	Janvier-Décembre
Lemberg	"	"
Good Hope	"	"
Viernoe	"	"
Cape Agulhas	"	Janvier-Avril Novembre-Décembre
St. Cuthbert	"	"
Loubyrne	Halifax et Port Hawkesbury	Janvier-Décembre
Rayon d'Or	Canseau	Janvier-Décembre
Bonthorpe	"	Janvier-1er Mai
Sleaford	"	"
Offa	"	Janvier-Mars

En outre, le petit chalutier *Geraldine* fut construit à Lunenburg, et avec ce port comme base d'activité, fut affecté à partir du 30 juin à des exploitations de pêche par la Société des Produits de mer et d'Entreposage frigorifique de Lunenburg, Ltée. Ses dimensions sont: longueur, 108 pieds; largeur, 28 pieds; tirant d'eau, 10 pieds. Il est actionné par des moteurs consommant du mazout et d'une force motrice de 200 chevaux-vapeur anglais.

MISE EN SERVICE D'UN NAVIRE DANOIS PORTEUR DE SENNES

Un essai intéressant fut tenté par la société "Nova Fisheries Limited" d'Halifax, qui affecta un navire, le *Nova I* à la pêche à la senne danoise et en effectua l'armement à cette fin. Le navire en question fut construit à la baie Mahone, N.-E., et ses dimensions sont: longueur, 61 pieds; largeur, 17.6 pieds; tirant d'eau, 9 pieds; creux, 8½ pieds. Il est actionné par un moteur Diesel de 50 chevaux-vapeur et pourvu d'un appareil pour le mouillage et la relève de la senne danoise.

La mise en service de ce navire donna lieu à l'introduction d'un procédé de pêche entièrement nouveau dans ces eaux. Le *Geraldine* entreprit sa première sortie le 1er novembre, mais fut entravé dans l'exercice de ses opérations par l'inclémence de la température. Par temps modérément beau, la manœuvre va en être surveillée avec intérêt.

FLOTTE DE LUNENBURG

L'année 1928 s'est signalée comme une période de succès pour la flotte de Lunenburg, succès assez marquants pour éclipser souvent tous les résultats antécédemment acquis. La valeur marchande des prises opérées en haute mer s'est accrue de $500,000 par rapport à celle propre à l'année précédente.

Au point de vue pécuniaire, l'année peut être regardée comme une période incontestablement féconde en succès. L'année dernière le nombre des navires en exploitation fut de quatre-vingt-trois, alors que cette année on n'en compta que soixante-quinze. Malgré le décroissement signalé dans le nombre d'unités en service, il n'en reste pas moins que les recettes dérivées de la pêche ont dépassé celles réalisées en 1927.

Les cours pratiqués furent plus rémunérateurs que ceux de 1927. Les poissons, provenant de l'expédition de pêche à la boitte congelée, furent salés et vendus à $7.50 le quintal, prix bien supérieur à celui en cours en 1927 pour les poissons ainsi pêchés.

Soixante-dix-neuf navires firent partie de la deuxième sortie et leur prises se vendirent $8 le quintal. Les exploitations de ces navires furent contrecarrées par l'inclémence de la température, cause de l'abrègement des itinéraires.

Le temps s'est montré favorable pendant la majeure partie de l'expédition d'été et de bonnes prises furent effectuées. Les produits de pêche se sont vendus deux mois plus tôt que lors de l'année antérieure et ont rapporté $9 le quintal.

Deux navires, le "J. H. Sinclair" et le "J. W. Margeson" sombrèrent au commencement de l'expédition d'été. Dans le cours de l'expédition d'automne, le "Androva" coula par suite d'un abordage survenu dans le port de Sydney. Par bonheur, toutefois, les équipages furent sauvés dans les trois cas. Lors des premières sorties, nombre de navires subirent des avaries causés par le mauvais temps, mais les dégats furent comparativement légers par comparaison aux années antérieures.

Encouragés par la hausse des cours et le raffermissement des marchés, dix-huit navires prirent la mer pour l'expédition d'automne. La sortie d'automne n'implique pas un mouvement général de la flotte, mais les résultats en furent encourageants car les prises furent abondantes et les prix en cours bien supérieurs à ceux des années antécédentes.

Chaque année révèle un accroissement dans le nombre des pêcheurs de Terre-neuve montant des navires de la flotte de Lunenburg et 1928 ne fit pas exception à la règle. Depuis quelques années, les équipages de nombre d'unités de cette flotte sont presque entièrement composés de pêcheurs originaires de ce pays.

Presque chacune des unités de la flotte est pourvue d'un appareil récepteur radiophonique et le service d'émission de renseignements sur la boitte et la glace fut l'objet de commentaires des plus favorables de la part des divers patrons et capitaines intéressés.

Les patrons, capitaines et pêcheurs ne ménagèrent généralement pas leurs témoignages de gratitude et d'éloge à l'égard des services si appréciables rendus par le vapeur de l'Etat "Arras" dans l'exercice de ses attributions comme navire-hôpital sur les Grands Bancs.

DESTRUCTION DES PHOQUES COMMUNS

En raison des déprédations commises par les phoques communs dans les pêcheries de saumon et d'éperlan surtout, la direction des Pêches résolut l'année dernière de verser une prime de $3.50 pour l'extermination de chacun de ces mammifères marins, sur preuve établie de leur destruction. Le service de la prime à la destruction des phoques fut renouvelé cette année mais force nous fut d'y mettre fin en juillet parce que le nombre de réclamations, parvenues au département fut si considérable que le montant affecté par le Parlement au versement de la prime, ne tarda pas à être complètement épuisé. La somme consacrée à cette fin en Nouvelle-Ecosse jusqu'à la fin de juillet, s'est élevée à $10,570, ce qui représente le massacre de 3,020 phoques.

Si la direction eût eu à sa disposition les crédits nécessaires au maintien de la prime, il est évident qu'un bien plus grand nombre de phoques auraient été tués. Les mois les plus propices à la chasse des phoques communs sont juin, juillet et août. Il convient de rappeler ici que nombreux sont les phoques tués pour lesquels il n'est pas payé de prime. Il est impossible de faire l'approximation exacte de leur nombre mais il est probable que dix pour cent des phoques tués échappent à toutes les recherches faites pour recueillir leurs cadavres, cadavres dont le museau est sectionné et doit être présenté comme preuve matérielle de destruction par la personne désireuse de réclamer la prime.

On a liquidé plus de réclamations dans la Nouvelle-Ecosse occidentale qu'en tout autre secteur de la province. Les comtés occidentaux de la terre ferme présentèrent 1,345 réclamations, les comtés de l'Est 1,190 et l'Ile du Cap-Breton, 485.

Les phoques communs foisonnent dans les eaux du littoral de cette province et il est de l'intérêt des exploitants d'y en exterminer la race à cause des dégats qu'ils commettent dans les pêcheries de saumon et d'éperlan. Si on pouvait s'assurer l'existence d'un bon débouché pour leurs peaux, à des prix attrayants, la chasse de ces animaux carnassiers serait exercée naturellement avec plus d'entrain et d'énergie. Jusqu'à présent, il semble que nombre de pêcheurs et chasseurs de phoques n'ont pas conservé leurs peaux. Cette déplorable façon de procéder ne manquera pas de disparaître du jour où les pêcheurs et chasseurs seront assurés d'un débouché avantageux pour les peaux recueillies.

SERVICE DE RÉCOLTE DU POISSON

On a institué et mis en opération un service pour la centralisation des prises de poisson le long du littoral méridional de l'Ile du Cap-Breton, entre Main-à-Dieu et Fourchu. Le vapeur *Mary Patricia* entra en service le 27 août, le *Pearl Cann,* le 28 août, le *Pollyanna,* le 11 octobre et le *Comfort 2nd,* le 19 octobre. Le *Mary Patricia* mit fin à son service le 1er janvier, le *Pearl Cann,* le 3 décembre, le *Comfort 2nd,* le 6 janvier et le *Pollyanna,* le 18 décembre.

Le *Pollyanna* fut chargé de recueillir le poisson à Main-à-Dieu, à Grande et Petite Lorraine et le *Comfort 2nd,* à Fourchu et à Gabarus. Ces deux bateaux apportaient ensuite leurs cargaisons à Louisbourg où elles étaient transbordées sur le *Mary Patricia* et le *Pearl Cann.* Le *Mary Patricia* et le *Pearl Cann* furent affectés au service entre Louisbourg et Canseau, au transport des cargaisons transbordées du *Pollyanna* et du *Comfort 2nd* aussi bien qu'à la récolte des prises effectuées par les pêcheurs de Louisbourg.

Le tableau suivant donne le poids du poisson recueilli aux différents ports: —

Main-à-Dieu	Louisburg	Gabarus	Fourchu	Grande Lorraine	Petite Lorraine
liv.	liv.	liv.	liv.	liv.	liv.
67,664	434,328	20,922	72,272	36,147	84,660

Sur ce secteur du littoral, les pêcheurs ont grandement profité des efforts tentés par la direction des pêches pour l'amélioration des moyens de transport. N'eût été de ce service les prises n'auraient pas atteint la moitié du chiffre réalisé, car, dans le passé, les pêcheurs durent mettre fin à leurs exploitations de bonne heure à l'automne en raison de l'insuffisance des cours pratiqués pour les produits de mer et de l'absence totale de bateaux pour le transport de leurs prises sur les marchés. La température s'est montrée très orageuse pendant les mois d'octobre, et de novembre, ce qui a fortement contrecarré l'exercice des exploitations de pêche. Si le temps avait été beau, le chiffre des déchargements aurait été doublé.

Le service de récolte du poisson, qui fut inauguré en 1927 sur le secteur oriental de la terre ferme, entre Port-Bickerton et Canseau, fut poursuivi avec succès en 1928. Un service fut aussi établi entre Sonora et Halifax.

Les deux services de récolte du poisson propres à la Nouvelle-Ecosse orientale ont transporté un total de 4,262,053 livres de poisson.

Dans la Nouvelle-Ecosse occidentale on a institué un service de récolte du poisson pour l'utilité des exploitants de Port LaTour, de Shelburne et de Lockeport.

PÊCHES FLUVIALES ET LACUSTRES

La Nouvelle-Ecosse jouit d'une juste renommée pour le nombre et l'excellence des rivières et lacs qui y sont propices à la pêche riveraine et sportive. Aussi n'est-il pas étonnant de constater le chiffre sans cesse grandissant des amateurs et des touristes qui fréquentent chaque année cette province à la recherche des avantages multiples qu'elle offre pour la pratique de la pêche à la ligne. Au demeurant, cet amusement est en même temps ardemment recherché par les habitants eux-mêmes de la province. De cet état de choses il ressort nettement qu'il appartient aux autorités d'y sauvegarder à tout prix le saumon et la truite. Consciente, du reste, de ses obligations, l'Administration ne néglige rien pour assurer à ces deux espèces toutes la protection possible. Les pêcheries de saumon et de truite constituent une source importante de recettes pour la province par l'attraction qu'elles exercent sur les étrangers.

Dans les diverses régions de la province, les personnes intéressées à la chasse et à la pêche sportive se sont constituées en sociétés pour la sauvegarde des peuplements forestiers et fluviaux. Nos propres surveillants ont fait preuve de beaucoup de zèle dans la suppression de tout acte de pêche illicite.

La rivière Margaree fut plus fréquentée par les touristes que jamais auparavant. Le plus gros saumon pris à la ligne pesait trente-deux livres et la plus belle prise effectuée fut celle d'un amateur en visite qui réussit à capturer vingt-sept saumons. L'année dernière le plus gros saumon pris par un pêcheur à la ligne dans la rivière Margaree pesait 52½ livres.

Sur la rivière Chéticamp, vingt-huit saumons furent capturés par un pêcheur à la ligne en vacances et chose assez curieuse, le plus gros d'entre eux pesait vingt-huit livres.

Dans le cours des quatre dernières années, le rendement en saumon dérivé de ces deux cours d'eau par l'exercice de la pêche à la ligne se décompose comme suit:

Année	Rivière Margaree	Rivière Chéticamp
1925	363	69
1926	489	100
1927	868	138
1928	509	121

Sur la rivière Maccan, comté de Cumberland, il s'est produit un phénomène biologique vraiment digne de marque par la migration abondante de saumons de petite taille survenue tard en juillet. Cette rivière sert d'habitude de voie d'ascension à une forte montée de saumons reproducteurs en septembre et plus tard en automne mais cette année les saumons auxquels il est fait plus haut allusion séjournèrent dans son bassin en bonne condition physique jusque dans la dernière décade d'août. Le niveau de l'eau n'était pas élevé à cette époque et ce ne fut que grâce à la vigilance la plus assidue des surveillants qu'une forte portion d'entre eux ne furent pas capturés par les braconniers. Une certaine quantité de ces saumons fut prise à la pêche volante. Le fait que ces salmonidés apparurent en grand nombre dans le fond du golfe de Fundy peut suffire à expliquer cette forte migration.

La capture des saumons à la pêche volante ne se pratique pas dans les comtés de Colchester, de Pictou et d'Antigonish. Dans les comtés de Guysborough et de Halifax, par suite de l'insuffisance de la migration des saumons sur la côte, la pêche sportive de ces poissons n'a pas été aussi fructueuse que par le passé.

Pendant la première partie de la saison, les truites furent assez abondantes dans la rivière Margaree. La plus grosse truite signalée fut capturée le 19 mai à la fosse Long-Marsh, rivière Margaree. Elle pesait au sortir de l'eau 6¾ livres. Elle mesurait 26½ pouces de longueur et 14½ pouces de tour.

Des prises très satisfaisantes furent effectuées dans le lac Ainslie, la rivière Indian, et la rivière Denys, comté d'Inverness ainsi que dans les rivières Baddeck et Washabuck, North-Aspy, et Middle, dans le ruisseau Clyburn et dans la rivière Ingonish, comté de Victoria pendant la première partie de la saison, mais en juillet, août et septembre il n'en fut pris qu'un très petit nombre en raison de l'étiage et de la haute température de l'eau. Dans la fosse Bentick, rivière Baddeck, quinze truites furent capturées d'un poids de deux à quatre livres et demi, et cela en une seule journée.

Dans la Nouvelle-Ecosse occidentale, la pêche à la ligne des saumons et des truites fut fructueuse. Un contingent plus nombreux de pêcheurs-amateurs étrangers fréquentèrent cette région. La rivière Mersey, la rivière Medway, la rivière Tusket, la rivière Annapolis, etc., furent le théâtre de beaux exploits de pêche. La pêche des saumons dans la rivière Mersey est déclarée s'accroître rapidement et si l'exploitation des forces motrices naturelles actuellement exercée sur ce cours d'eau par la Commission d'Energie électrique de la Nouvelle-Ecosse n'y contrecarre pas trop l'ascension des saumons, tout incline à penser que cette pêche va encore augmenter d'importance.

CONSTRUCTION DE L'ENTREPÔT FRIGORIFIQUE DE HALIFAX

On réclame depuis longtemps l'établissement d'un entrepôt frigorifique dans le port de Halifax. Cette année a marqué les débuts de la construction d'un frigorifique moderne répondant aux exigences du négoce. En avril 1929, un établissement, au coût de deux millions et quart de dollars sera parachevé à Halifax.

Le frigorifique en question sera aménagé pour la manutention et la réfrigération de toutes sortes de comestibles facilement altérables, mais un corps important du bâtiment est réservé exclusivement à la conservation des poissons. Les avantages et commodités offerts par cet établissement seront à la portée du public et au nombre des chambres de réfrigération et de congélation se trouvera un local spacieux pour l'entreposage des poissons congelés. Le matériel d'exploitation comporte une installation pour la congélation rapide à la saumure, procédé Bird's. Le fonctionnement de cette usine frigorifique ne saurait manquer d'avantager les exploitants de l'industrie des pêches.

L'usine sera connue sous la désignation de Nova Scotia Public Cold Storage Terminals, Limited, et se trouve avantageusement située à l'extrémité sud du port. Grâce à cette innovation, on s'attend à un accroissement de la production du poisson.

SOCIÉTÉS SYNDICALES CORPORATIVES DE PÊCHEURS

Pendant l'année, vingt-neuf Sociétés syndicales corporatives de pêcheurs se livrèrent à des activités dans la province, toutes avec siège social dans le secteur oriental et dans l'île du Cap-Breton. Tout porte à penser que le nombre va s'en accroître d'année en année et que des filiales ou succursales seront bientôt établies dans le secteur occidental de la province.

Ci-dessous apparaît la nomenclature des localités où ont fonctionné les sociétés syndicales corporatives ou les succursales ou filiales ressortissant à la Confraternité des Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse:

1—Canseau, comté de Guysborough.
2—Petit-de-Grat, comté de Richmond.
3—Arichat, comté de Richmond.
4—Poirierville, comté de Richmond.
5—L'Ardoise-ouest, comté de Richmond.
6—L'Ardoise-en-Bas, comté de Richmond.
7—Rockdale, comté de Richmond.
8—L'Ardoise, comté de Richmond.
9—L'Ardoise, comté de Richmond.

10—Lismore, comté de Pictou.
11—Fourchu, comté de Richmond.
12—Gabarus, comté de Richmond.
13—Louisbourg, comté de Cap-Breton.
14—Main-à-Dieu, comté de Cap-Breton.
15—Havre Boucher, comté d'Antigonish.
16—Ingonish-Beach, comté de Victoria.
17—Big-Island, comté de Pictou.
18—Arisaig, comté d'Antigonish.
19—Monk's Head, comté d'Antigonish.
20—Rivière John, comté de Pictou.
21—Grand-Etang, comté d'Inverness.
22—Dover, comté de Guysborough.
23—Margaree, comté d'Inverness.
24—Belle-Côte, comté de Guysborough.
25—Whitehead, comté de Guysborough.
26—Port-Félix, comté de Guysborough.
27—Cole Harbour, comté de Guysborough.
28—Petite Lorraine, comté de Cap-Breton.
29—Port Hood Island, comté d'Inverness.

Chacune des filiales procéda à l'élection d'un président, d'un vice-président et d'un secrétaire-trésorier aussi bien qu'à la formation d'un comité d'administration. Le nombre des membres appartenant à chacune des filiales varia de quinze à cent trente-six et le nombre d'assemblées, tenue par chaque corps syndical, fut de une à vingt-cinq.

Les diverses sociétés ci-haut énumérées visent ou tendent surtout:—

(*a*) A recueillir et à fournir des renseignements sur les dernières améliorations apportées à la construction et l'aménagement des bateaux de pêche, à la fabrication des engins et appareils de pêche, aux procédés relatifs au salage et au traitement des poissons, mollusques et crustacés destinés à l'écoulement sur les marchés et aux moyens et procédés de transport et de vente des produits de mer.

(*b*) A coopérer dans l'achat du poisson, des approvisionnements et du matériel de pêche et dans les questions relatives à la mise en conserve, au salage au traitement, à l'entreposage, la conservation, la vente et l'exportation de produits de mer;

(*c*) A se communiquer mutuellement ces renseignements;

(*d*) A travailler à la solution des problèmes de pêche en formulant des propositions et en fournissant des renseignements destinés à la gouverne des autorités constituées;

(*e*) A améliorer et à relever d'une manière générale la condition matérielle, intellectuelle et sociale de leurs membres.

UTILISATION DES ISSUES ET REBUTS DE POISSON ET FABRICATION DES SOUS-PRODUITS

Par rapport à l'année dernière, le nombre des usines patentées d'engrais et d'huiles de poisson a décru d'une unité dans la région orientale de la province.

Pendant l'année trois fabriques licenciées d'engrais et d'huiles se livrèrent à des exploitations dans la région orientale de la terre ferme, tel qu'indiqué ci-dessous:—

1—Fasterfat Limited, Halifax.
2—Kendall Reduction Works and Fish Meal Plant, Halifax.
3—Robinson Glue Company, Canseau.

Les usines licenciées suivantes ont été en activité dans la Nouvelle-Ecosse occidentale:—

1—H. R. L. Bill, Lockeport.
2—A. W. Dodd, Freeport.
3—A. W. Dodd, Westport.
4—Roy Casey, Victoria Beach.
5—Parkhurst Cod Liver Oil Corporation, Tiverton.
6—M. A. Nickerson, Clark's Harbour.
7—W. H. Goudy, Lockeport.
8—H. Wall, Yarmouth.
9—Yarmouth Meal & Oil Company, Limited, Yarmouth.
10—Lewis Canning Company, Annapolis.

La société Lewis Canning Company est outillée pour le concassage et le broyage des coquilles de pétoncles, vanneaux, myes et praires dont le produit sert à l'alimentation des poussins. Les autres sociétés propres à la Nouvelle-Ecosse occidentale s'adonnèrent à la production de l'huile.

SERVICE DE SURVEILLANCE ET DE POLICE DES PÊCHERIES

Le bateau garde-pêche *Mildred McColl* entra en service le 7 avril après avoir subi l'inspection et les réparations ordinaires et entreprit la surveillance des arrondissements de pêche du homard propres aux comtés de Halifax et de Guysborough et au détroit de Northumberland, surveillance qu'il exerça jusqu'à l'ouverture des diverses saisons. Ce navire a accompli des services très efficaces en règlementant l'ouverture de la saison dans le détroit par la mise en vigueur de l'heure d'ouverture, assurant ainsi à tous les pêcheurs des chances égales pour l'exploitation des fonds les plus productifs. La question relative à l'uniformisation des chances de succès a suscité des différends parmi les pêcheurs de homard chaque fois où les conditions climatiques ont permis le mouillage des casiers le jour d'ouverture de la campagne de pêche. D'une façon générale, les pêcheurs et les fabricants de conserves se sont déclarés satisfaits de la mise en vigueur du règlement cette année.

Jusqu'au 21 juillet, le *Mildred McColl* s'est consacré à la police générale des pêcheries dans les comtés de Halifax et de Guysborough, mais à cette date il fut affecté au travail relatif aux recherches sur les pétoncles ou vanneaux dans les eaux du littoral de l'Ile du Prince-Edouard et en d'autres lieux. Ce navire se consacra à cette œuvre jusqu'au 21 août, date à laquelle il reprit l'exercice de la surveillance générale. Il est resté en service jusqu'au 31 janvier.

Les travaux exécutés par ce navire se révélèrent des plus utiles pour la réglementation et la sauvegarde des pêcheries. Le capitaine William et son équipage ont fait preuve d'autant de compétence que de bonne volonté dans l'exercice de leurs attributions. En l'absence du *Mildred McColl,* la pêche illicite éclata en divers secteurs.

Le bateau *Lulu T.* fut de nouveau affrété pour la surveillance de la ligne de démarcation de pêche au homard à Port Philip et pour la police de l'aire prohibée, sise à l'est de cette ligne. Ce navire fut placé sous le commandement du capitaine Brownell, et l'inspecteur de l'arrondissement déclare que la police des lagunes et autres habitats du homard en temps prohibé fut effectuée avec beaucoup de succès.

Le *F. P. I.* exerça une surveillance aussi efficace qu'assidue pendant toute la saison de Pubnico, comté de Yarmouth, au fond de la baie de Fundy.

CROISIÈRE DE POLICE ET DE SURVEILLANCE

Le vapeur de l'Etat *Arras* tout comme le vapeur de l'Etat *Arleux* furent très activement occupés toute l'année. Les commandants Barkhouse du *Arras* et Cousins du *Arleux* méritent des éloges pour le travail efficace accompli par les navires confiés à leur charge.

Le *Arras,* qui a en outre pour mission d'exercer la surveillance pendant le printemps, l'automne et l'hiver le long de la côte, se rendit de nouveau sur les Grands Bancs pour y être utilisé comme navire-hôpital au bénéfice des membres de la flotte de pêche, œuvre à laquelle il s'est consacré pendant tout l'été. Les services qu'il a accomplis sous ce rapport furent incontestablement très utiles à la flotte et n'ont pas manqué d'en être appréciés à leur juste valeur, mais il serait désirable qu'un bateau de plus grandes dimensions et plus convenablement aménagé pour l'hospitalisation des malades, soit mis en service en ces lieux et il est à souhaiter que l'œuvre en soit réalisée dans un avenir prochain. L'*Arras* a cependant fourni à la flotte toute l'aide que lui ont permise ses moyens d'action, et nombreux furent les témoignages de gratitude et d'admiration que lui valut la façon dont il remplit sa mission.

Le docteur D. R. Webster, engagé comme médecin-chirurgien à bord du *Arras,* s'exprime comme suit sur l'œuvre réalisée sur les Grands bancs par ce navire-hôpital:—

A tous les points de vue, les travaux exécutés par le *Arras* pendant la dernière campagne de pêche se sont révélés les plus importants jusqu'ici signalés. Jamais le service médical institué a bord n'eut autant d'occasions de démontrer son utilité par suite de la survenance d'une épidémie plus ou moins grave de grippe parmi les équipages de la flotte. Cette maladie n'a toutefois causé aucune mortalité parmi les pêcheurs. Ci-dessous apparaît le sommaire des travaux:—

Nombre total de cas de grippe	303
Nombre total de consultations	378
Nombre total de légères opérations	65
Patients transportés à Saint-Jean ou autres ports à destination de leur foyer ou de l'hôpital	12

Le *Arleux* fut activement affecté à la police des pêcheries pendant toute l'année et fut utilisé pendant les mois d'hiver à libérer nombre de ports de l'emprise de la glace. Ses services furent incontestablement utiles et lui valurent de nombreux témoignages d'éloge de la part des exploitants. Tout comme dans les dernières années, ce navire servit pendant la dernière campagne de bateau ravitailleur au service des flottes de pêche de Canseau, Arichat, Petit-de-Grat et autres localités.

PERTES DE VIE

C'est avec le plus profond regret qu'il nous faut signaler ici la mort de M. Thomas Burke, de Bateston, comté du Cap-Breton, qui s'est noyé dans la baie Mira, Cap-Breton, le 10 mai en mouillant un filet à hareng aussi bien que la mort de trois pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse orientale qui se sont perdus en mer, deux du comté de Guysborough-est et un du comté d'Antigonish.

NOMENCLATURE DES LICENCES DÉLIVRÉES

Pêche des homards	8,586
Mise en conserve des homards	112
Mise en conserve des homards, prolongation	134
Parcage des homards	17
Filet flottant ou dérivant à saumon	750
Parc en filet ou clayonné à saumon	399
Filet à saumon, permis	40
Filet flottant à éperlan	534
Filet à poche à éperlan	252
Parc clayonné à hareng	79
Senne traînante	132
Huîtres	281
Pétoncles ou vanneaux	196
Usine d'engrais, de farines et d'huiles	13
Parc en filet	264
Fabriques de conserves	21
Filet flottant ou dérivant à alose	9
Quahaug ou praire	2
Pêche à la ligne, permis	950
Certificats F. 12	313

POURSUITES JUDICIAIRES

On a consigné, pendant l'année, soixante-dix-neuf poursuites judiciaires pour des infractions aux règlements de pêche, se répartissant comme suit: treize en Nouvelle-Ecosse, arrondissement n° 1; quarante-deux en Nouvelle-Ecosse, arrondissement nº 2, et vingt-quatre en Nouvelle-Ecosse, arrondissement nº 3. Un état circonstancié des poursuites judiciaires ainsi intentées figure à l'appendice nº 12.

RAPPORT DU SURINTENDANT DES PÊCHES, J. F. CALDER—ARRONDISSEMENT Nº 1—NOUVEAU-BRUNSWICK—ANNÉE 1928-29

L'arrondissement Nº 1 du Nouveau-Brunswick embrasse les comtés de Charlotte, Saint-Jean, et Albert aussi bien que le régime des eaux propres au bassin du golfe de Fundy, comté de Westmoreland.

Le tableau suivant fournit la statistique relative aux prises et à leur valeur marchande, particulières à l'année dernière:—

—	Prises		Valeur marchande
			$
Morue	qtx	22,158	63,917
Aiglefin	"	28,164	63,110
Merluche	"	68,160	53,929
Lieu, colin, merlan	"	34,118	55 297
Flétan	"	vendu ailleurs	
Flet	"	976	2,862
Raie	"	142	190
Hareng	"	160,312	223,283
Sardines	barils	279,349	1,284,771
Gasparot	qtx	21,505	35,280
Saumon	"	2,500	56,051
Alose	"	2,388	27,861
Eperlan	"	365	5,467
Clanques, myes, praires	barils	23,121	96,383
Bucardes, coques	qtx	59	183
Homard	"	7,177	149,537
Pétoncles, vanneaux	barils	50	250
Vigneaux, bigorneaux	qtx	308	891
Algues, séchées	"	2,450	3,629
Phoques communs	N°	250	865
Langues et noues	qtx	288	1,176
Huile de poisson, n.e.s.	gals	21,005	11,780
Engrais de poisson	ton.	98	1,180
Peaux et os de poisson	qtx	138	296
Autres produits	.....		672

La valeur marchande des prises de 1928 se chiffre à $2,138,860 contre $1,858,364 l'année dernière, soit un accroissement de $280,496. Ce résultat est cependant quelque peu inférieur à la valeur du rendement de 1926 et de 1925 et considérablement moindre que celui de 1924.

MORUE

Les prises de morue se sont chiffrées à 22,158 quintaux contre 19,331 quintaux lors de l'année d'avant. La valeur des prises écoulées sur le marché s'est élevée à $63,917. La majeure partie des prises de morue sont effectuées tard au printemps et dans les mois d'été quand ce poisson est dans une condition comestible particulièrement bonne.

AIGLEFIN

On signale un léger déclin dans les déchargements d'aiglefin par comparaison à l'année antérieure: 28,164 quintaux cette année par comparaison à 29,735 quintaux en 1927. La moyenne des prix payés pour ce poisson fut de $1.88 le quintal, chiffre à peu près identique à celui de l'année dernière. Il est malheureux cependant que, dans les premiers mois de l'été, quand les aiglefins étaient abondants et la température favorable à la pêche, les exploitants n'aient pu disposer de leurs prises qu'à $1.25 le quintal. Par contre, à l'automne, période où le temps fut très défavorable à l'exercice des exploitations, les cours, pratiqués pour ce poisson, varièrent de $2.50 à $4 le quintal.

MERLUCHE

La pêche de la merluche accuse un fléchissement accentué: 68,160 quintaux contre 36,796 quintaux en 1927. Un léger accroissement fut enregistré dans les cours.

LIEU, COLIN, MERLAN

Les prises de lieu, colin, merlan se sont totalisées à 34,118 quintaux par comparaison à 7,693 quintaux l'année d'avant. Cette augmentation fut signalée avec contentement, car les exploitants commençaient à craindre le déclin absolu de cette pêche. La majorité des pêcheurs salent et sèchent leurs propres prises dont le produit se vendit cette année à des prix rémunérateurs. La migration d'automne des lieus, colins et merlans, dans le voisinage des îles du comté de Charlotte, se composait d'individus merveilleusement gras dont les foies étaient très gros. Les foies de ces poissons se vendirent facilement à 50c. le seau, soit environ cinq cents pièce.

FLET

Comme d'habitude, les quantités de flet pêché furent faibles, soit 967 quintaux. Ces poissons sont capturés soit à l'aide du dard ou de la foëne, soit à l'aide du verveux. Toute faible que soit cette quantité, elle n'en répond pas moins aux besoins du marché domestique. Il existe, toutefois, aux Etats-Unis, un marché important et rémunérateur pour le flet pendant les mois d'hiver. Quelque six ou sept bateaux américains de pêche au flet se livrèrent à des exploitations au large de la ville de Eastport, Maine, pendant la dernière partie de 1928 et la première partie de 1929, et cela avec beaucoup de succès. Actuellement, nos règlements de pêche prohibent l'usage des engins employés par les bateaux américains.

HARENG

Les prises de hareng furent de nouveau faibles en 1926, en dépit d'un léger accroissement par rapport à l'année antérieure: 151,352 quintaux en 1927 contre 160,312 quintaux en 1928. Le déclin des pêches de hareng dans le cours des deux dernières années est attribuable à la faible migration de ces clupéidés dans les environs de l'île Grand-Manan. Les cours, pratiqués pour le hareng fumé, furent élevés, de sorte que ceux d'entre les exploitants qui furent assez heureux pour opérer de bonnes prises, ne manquèrent pas de réaliser des recettes substantielles.

SARDINES

On enregistre un fort accroissement dans les prises de sardines par rapport à l'année antérieure, soit 279,349 barils cette année contre 174,640 barils en 1927. La valeur marchande des déchargements effectués cette année s'est chiffrée à $1,284,771 contre $1,046,250 en 1927. On n'a pas signalé de fluctuations importantes dans les cours pratiqués pour ces poissons, la moyenne des prix ayant été, en effet, de $1.21 par baril en 1927 par comparaison à $1.25 par baril en 1928.

Les débarquements de sardines, opérés en 1928 sur tout le secteur oriental de l'Etat du Maine, furent peu importants, de sorte que les fabricants de conserves de cette région durent compter, dans une large mesure, pour l'alimentation de leurs établissements, sur les exploitations exercées dans les eaux canadiennes à l'aide du parc clayonné ou de l'écluse. S'il est vrai que cet état de choses contribua à assurer à nos pêcheurs un débouché régulier pour leurs prises, il n'en convient pas moins de signaler ici qu'aucune concurrence entre négociants n'en est résulté pour amener un relèvement des cours.

SAUMON

La pêche des saumons accuse un fléchissement prononcé cette année par comparaison à l'exercice antérieur, soit 2,500 quintaux seulement en 1928 par comparaison à 3,462 quintaux en 1927. Toutes faibles qu'aient été les prises de saumon, il n'en reste pas moins que la monté de ces salmonidés dans les rivières fut très abondante. Le déclin des prises remonte, dans une certaine mesure, au fait que le niveau des eaux en été est resté élevé dans les rivières ce qui, en y facilitant l'ascension des saumons, leur a permis d'échapper aux filets mouillés par les pêcheurs marchands, tandis que, quand les cours d'eau sont à l'état d'étiage, les saumons séjournent beaucoup plus longtemps dans la baie. La monté des saumons dans les rivières Pocologan et New, comté de Charlotte, fut très abondante, cependant que la migration de ces poissons dans les tributaires de la rivière Petitcodiac fut extraordinairement nombreuse. Ces salmonidés furent mieux sauvegardés que jamais auparavant et si les conditions hydrologiques et biologiques sont favorables à la multiplication de l'espèce, il est certain que les peuplements de saumons dans ces trois rivières vont beaucoup s'accroître en importance du fait de la migration abondante de reproducteurs l'automne passé.

GASPAROT

Les prises de gasparot furent légèrement moindres que l'année dernière: 21,505 quintaux en 1928 contre 23,000 quintaux en 1927. Une fraction importante des prises de 1928 fut salée en raison d'une diminution dans la consommation des gasparots frais. Les gasparots salés sont surtout exportés à Haïti. Le marché s'est montré inactif avec persistance à la faiblesse des cours pratiqués pour ce poisson.

ALOSE

On signale un accroissement substantiel dans les déchargements d'alose: 2,888 quintaux en 1928 contre 1,680 quintaux en 1927. Un nombre très important d'aloses remontèrent de nouveau la rivière Petitcodiac pour frayer. En vue d'assurer à ces poissons toute la sauvegarde voulue pendant leur séjour dans les frayères, il fut jugé nécessaire de constituer tout un corps de gardes-pêche adjoints. Ces derniers exercèrent leurs devoirs de la plus satisfaisante manière, ce qui a permis aux aloses de déposer leurs œufs sans être troublées et de retourner ensuite à la mer. Il est indubitable que les peuplements d'alose vont beaucoup s'accroître en importance du fait de l'abondante migration de cette espèce dans l'aire ci-haut désignée.

HOMARD

La pêche des homards se distingue par une légère augmentation par comparaison à l'année antérieure, soit 7,177 quintaux par comparaison à 6,735 quintaux en 1927. Les cours, pratiqués pour ces crustacés, ne furent, toutefois, pas aussi avantageux que ceux de l'année d'avant, ce qui explique pourquoi la valeur marchande de 1927 fut de $194,425 tandis que celle de 1928 n'atteignit que $149,537 seulement. La pêche des homards se maintient à un bon niveau d'exploitation.

ISSUES ET REBUTS DE POISSON

D'importantes quantités d'issues, provenant du traitement des poissons des grands fonds, sont chaque année mises au rancart. On pense que ces substances sont susceptibles d'être converties avec profit en farines, poudres et engrais de poisson. Jusqu'à présent, toutefois, les issues sont toujours restées inutilisées. Pendant 1928, environ 9,000 quintaux de rebuts furent produits dans les environs du rivage Wilson, Campobello; 7,000 quintaux à port Beaver; 14,000 quintaux à North-Head, Grand-Manan, et 2,500 quintaux à port Chance, comté de Saint-Jean.

OBSERVATIONS

Dans l'ensemble, la condition économique des pêcheurs s'est quelque peu améliorée pendant l'année et bien que les cours, pratiqués pour toutes les espèces de poisson furent comparativement faibles, il n'en convient pas moins de signaler un certain raffermissement du marché, résultat d'une consommation plus active des produits de pêche et de la hausse des prix en certains cas. Envisagées sous leur vrai jour, les conditions sont de nature à faire naître de belles espérances chez tous ceux qui sont intéressés à l'exercice de l'industrie des pêches. Cette région souffre du manque d'usines ou d'ateliers pour le traitement des poissons. D'une manière générale, les poissons sont soit expédiés à l'état frais, ce qui n'exige que peu ou point de main-d'œuvre à la charge des exploitants, ou bien, les poissons sont salés et séchés au soleil soit par les pêcheurs, soit par certains petits établissements, ce qui dans les deux cas n'entraîne l'emploi que d'un nombre très limité de personnes. L'industrie donnerait lieu à beaucoup plus d'emploi, si on exploitait dans cette région des usines ou ateliers pour la transformation en filets de la substance comestible des poissons pendant les mois d'été, ou pour la préparation de l'aiglefin fumé, du hareng extra-saur, du hareng sans arêtes ou désossé, etc., ainsi que des entrepôts frigorifiques pour la conservation des produit de pêche. La fabrique de conserve de sardines Connors Bros., Limited, à Black's Harbour, donne de l'emploi à une foule de personnes et sert à avantager non seulement ce secteur en particulier mais le comté tout entier de Charlotte. Malheureusement c'est le seul établissement qui y assure de l'emploi à un nombre important de personnes.

Le tableau suivant donne le nombre de licences, de certificats et de poursuites judiciaires propres à l'année: —

Désignations des licences	Nombre
Ecluses ou parcs clayonnés à hareng	653
Pêche des homards	520
Parcage des homards	6
Dragage des clanques, myes et praires	101
Fabriques de conserves	9
Filets dérivant à saumon	91
Filets flottant à alose	50
Sennes	15
Usines de farines ou d'engrais de poisson	4
Pêche des pétoncles ou vanneaux	3
Confiscations	60
Poursuites judiciaires	33

RAPPORT DU SURINTENDANT DES PÊCHES, A. L. BARRY — ARRONDISSEMENT N° 2 — NOUVEAU-BRUNSWICK — ANNÉE 1928-29

L'arrondissement n° 2 du Nouveau-Brunswick embrasse les comtés de Westmoreland (secteur propre au détroit de Northumberland seulement), de Kent, de Northumberland (à l'exception des rivières Miramichi Nord-Ouest et Sud-Ouest), de Gloucester et de Ristigouche.

La valeur totale des pêches de l'arrondissement pour l'année de 1928 s'est chiffrée à $2,825,076 contre $2,524,726 en 1927, soit un accroissement de $300,350.

Le tableau suivant donne les prises et la valeur marchande propres aux différentes pêches pour les années 1928 et 1927: —

—		1928		1927	
		Quantités	Valeur	Quantités	Valeur
			$		$
Homard	qtx	50,793	887,658	43,017	760,628
Eperlan	"	59,501	906,588	45,990	684,260
Saumon	"	9,472	193,687	18,624	338,538
Morue	"	150,716	372,819	117,442	226,415
Huîtres	barils	12,383	107,808	13,574	100,576
Poulanion	qtx	17,266	63,774	20,246	91,979
Hareng	"	175,521	154,683	257,609	193,593
Myes, clanques ou praires	barils	6,937	35,296	8,704	34,099
Maquereau	qtx	18,611	37,899	9,271	30,303
Gasparot	"	665	490	16,434	21,477
Merluche et lingue	"	10,566	15,994	8,963	18,692
Aiglefin	"	714	1,690	1,099	2,335
Alose	"	3,723	31,434	1,031	7,594
Carrelet, flet	qtx	10	20	55	55
Poissons divers	"	86	86	528	528
Truite	"	88	1,800	172	3,998
Achigan	"	206	3,530	482	9,338
Anguille	"	321	4,866	32	300
Phoques	nombre	508	2,115	.....	.....

HOMARD

Il est intéressant de souligner un accroissement de plus de 7,000 quintaux dans les prises de homard. Le nombre des fabriques de conserves en exploitation accuse un fléchissement accentué: le chiffre des patentes délivrées pour la mise en conserve des produits de pêche est en effet inférieur de 22 à celui de l'année d'avant, alors qu'on compta 125 fabriques en exploitation.

Dans le cours du mois de mai, il survint un orage qui détruisit en certains quartiers jusqu'à 50 pour 100 des casiers. N'eût été ce contretemps, il y a tout lieu de penser que les prises de homard auraient été beaucoup plus importantes dans l'arrondissement septentrional. On n'a signalé que très peu de pêche illicite dans la région septentrionale après la clôture de la campagne par suite de la surveillance assidue qui y fut maintenue et en raison du fait que les pêcheurs semblent être enfin persuadés qu'il est plus profitable pour eux de restreindre leurs exploitations aux saisons arrêtées par la loi.

ÉPERLAN

On enregistre un accroissement de plus de 13,000 quintaux dans les prises d'éperlan avec augmentation correspondante dans leur valeur marchande. Cette pêche se maintient à un bon niveau d'exploitation. Le marché en est toujours actif et les prix au débarquement en 1928, surtout en décembre, s'élevèrent au-dessus de la moyenne, variant de dix à quinze sous la livre. Dans le régime des eaux de la Miramichi, la qualité comestible des éperlans s'est caractérisée comme supérieure à celle signalée depuis nombre d'années. Il est regretable d'avoir à constater les pertes considérables subies par les pêcheurs du fait des glaces flottantes qui ont emporté nombre de leurs filets. Les dégâts ainsi occasionnés dans l'arrondissement sont évalués à quelque $20,000.

Environ une semaine avant l'ouverture de la saison, on a constaté certaines tentatives de pêche illicite, attribuables aux marées de syzigies, 27 novembre, et au fait que les rivières foisonnaient d'éperlans. Le travail accompli pendant cette période par les gardes-pêche et leurs adjoints est digne d'éloges. Ils ne se sont en aucun moment départis de leur vigilance ni ne se sont jamais désistés de leur emprise sur les exploitants. Aussi toute tentative de pêche illicite fut-elle sans délai réprimée. Quantité de poisson et de matériel de pêche fut saisie.

En mars et avril de l'année dernière, les éperlans reproducteurs furent l'objet d'une protection toute particulière, de sorte qu'on n'a signalé qu'un fort petit nombre d'expéditions d'éperlans illicitement pêchés, une fois la campagne de pêche terminée.

SAUMON

Les prises de saumon, opérées l'année dernière, furent les plus faibles enregistrées depuis longtemps. Elles n'atteignirent que 50 pour 100 de celles de l'année d'avant, ce qui a déterminé une hausse dans les prix. Le décroissement ne fut pas particulier à un quartier de pêche mais se fit sentir dans tout l'arrondissement, aussi bien parmi les pêcheurs au parc en filet que parmi les pêcheurs au filet dérivant. Cette condition n'est pas envisagée comme l'indice d'un déclin prononcé dans la pêche des saumons mais comme l'effet d'un phénomène naturel qui chez ces salmonidés se traduit par un décroissement périodique de la migration des reproducteurs. On s'attend cette année à ce que les saumons remontent nos rivières en nombre important.

La clôture de la saison n'a été suivie que de très peu de pêche illicite et on affirme que ceux qui ont tenté l'exercice du braconnage, n'ont retiré que peu de fruit de leurs efforts. Tout poisson illégalement capturé n'a pu être vendu que sur place, car, en raison de l'étroite surveillance exercée aux lieux d'expédition ferroviaires, on ne croit pas qu'il ait été possible d'y effectuer l'envoi de saumon illicite.

MORUE

On signale un accroissement d'environ 33,000 quintaux dans les prises de morue par rapport à l'année antérieure avec augmentation correspondante dans la valeur marchande. D'une façon générale, la température s'est révélée assez propice à la pêche. Une grande impulsion fut communiquée à l'exercice de cette pêche par la présence dans le comté de Gloucester d'un instructeur et démonstrateur dans le tranchage, le paquage et le séchage de la morue. Cet éducateur fut employé et envoyé là comme suite à l'une des suggestions et propositions formulées par la Commission royale des pêches atlantiques, et nous sommes en mesure d'affirmer qu'une amélioration très sensible est déjà signalée dans le traitement de la morue par suite des conseils et enseignements ainsi fournis aux exploitants.

La moyenne des prix fut de $2.25 le quintal de plus que l'année dernière, résultat attribuable au relèvement de la qualité comestible du produit par suite de l'existence de conditions climatiques mieux appropriées au séchage. A Caraquet, la qualité nº 2 ne constitua cette année que 8 pour 100 du rendement par comparaison à 60 pour 100 en 1927.

HUÎTRES

La pêche des huîtres accuse un fléchissement d'environ 1,100 barils par comparaison à 1927, ce qui n'empêche pas la valeur marchande de ces mollusques de s'accroître d'environ $7,000. Cette augmentation de valeur est attribuable à une amélioration dans la qualité des huîtres, amélioration qui, au demeurant, n'est pas étrangère au décroissement des prises. Dans le cours des deux dernières années, les surveillants de pêche n'ont pas épargné leur peine en vue d'élever la qualité comestible des huîtres expédiées de cet arrondissement. Dès 1926, les pêcheurs et les négociants furent mis au courant de ce dessein. En 1927, on insista, sans user de mesures trop répressives, sur la nécessité qu'il y avait d'améliorer la qualité comestible des prises et l'année dernière, lorsqu'on fut persuadé que tous les intéressés se rendaient enfin parfaitement compte des besoins de l'industrie, rien ne fut négligé pour l'exercice d'une surveillance étroite des prises et des peuplements, ce qui se traduisit par l'institution de nombre de poursuites judiciaires intentées tant contre les pêcheurs que les négociants pour la capture ou la manutention d'huîtres au-dessous de la grandeur minimale.

Il y eut plus de poursuites judiciaires d'intentées en rapport avec la pêche des huîtres qu'à l'égard de toute autre exploitation, en dépit de quoi les pêcheurs et les négociants se sont déclarés satisfaits de cette mise en vigueur stricte de la loi et de la manière dont les surveillants s'étaient acquittés de leurs devoirs. Là où il y a quelques années la moyenne du prix des huîtres variait de $4.00 à $8.00 le baril, cette même moyenne en la saison 1928 varia de $6.00 à $13.00, sans qu'il manque jamais d'acheteurs pour des mollusques de bonne qualité. Le décroissement dans les prises d'huîtres peut être partiellement attribué au fait que la dernière décade d'octobre et le mois de novembre se sont caractérisés par des vents aussi violents que persistants, ce qui n'a permis aux exploitants de pêcher qu'environ trois jours par semaine.

Dans la baie de Miramichi, deux ou trois personnes se sont réservées l'occupation de certaines aires en vue d'y pratiquer l'ostréiculture et on s'attend que dans deux ou trois ans une étendue importante du fond ou lit de la baie sera affectée à l'élevage et à la multiplication des huîtres et aménagée à cette fin. Il n'y a probablement au Canada aucune autre région que la côte orientale de la province du Nouveau-Brunswick pour offrir une aire aussi vaste et en même temps aussi avantageuse pour l'élevage des huîtres par suite de l'existence le long de ce littoral de nombreuses baies, anses et haut-fonds, et de quantité de cours d'eau douce qui viennent, en s'y déchargeant, les alimenter et les fertiliser. Par l'ensemencement de certaines étendues propres à l'ostréiculture mais où il n'existe encore aucun gisement, les exploitants ont à leur portée un moyen efficace d'expansion de cette profitable industrie, puisque les frais d'aménagement et d'exploitation en sont peu considérables et que les produits qui en dérivent sont absorbés aussitôt qu'apportés à terre.

PETITE MORUE — POULAMON

La pêche de la petite morue ou poulamon accuse un fléchissement de 3,000 barils dans les prises et de $28,000 dans la valeur marchande. Ce décroissement est imputable surtout à la stagnation du marché en janvier et février 1928 quand les cours tombèrent aussi bas que 50 cents le baril et que force fut par suite aux pêcheurs d'abandonner cette pêche. Il n'existe aucun indice donnant lieu de penser que les peuplements de poulamon soit en voie de déclin.

HARENG

On signale un décroissement d'environ 82,000 quintaux dans les prises de hareng par rapport à l'année d'avant et d'environ $38,000 dans la valeur marchande.

MYES OU CLANQUES ET PRAIRES

La pêche des myes ou clanques et praires accuse un fléchissement d'environ 1,700 barils mais se caractérise d'autre part par une augmentation en valeur marchande de 1,000. Il existe actuellement sept fabriques de conserves en exploitation dans cet arrondissement, affectées à la mise en boîte de ces mollusques par comparaison au nombre de ces établissements en existence il y a quatre ans.

MAQUEREAU

Les prises de maquereau furent en 1928 à peu près le double de celles de l'année antécédente, avec accroissement en valeur marchande de $7,500. Pendant les mois de printemps on a signalé une abondante migration de maquereau de la meilleure qualité comestible.

GASPAROT

Pendant les dernières années, il n'est aucune pêche qui ait accusé un déclin aussi soudain dans les prises que la pêche des gasparots cette année. Alors qu'en 1927, il fut déchargé 16,434 quintaux de ces poissons, cette année 665 quintaux seulement en furent pêchés. Le marché du gasparot salé a semblé tout à fait désorganisé et la consommation du gasparot frais est insignifiante.

MERLUCHE ET LINGUE

On signale un accroissement de plus de 1,000 quintaux dans les prises de merluche et lingue, avec augmentation correspondante de 3,000 en valeur pécuniaire. Cette pêche s'exerce dans des conditions avantageuses.

AIGLEFIN

La pêche des aiglefins accuse une légère diminution avec décroissement correspondant en valeur marchande.

ALOSE

On a pêché en 1928 environ quatre fois les quantités d'alose prises l'année d'avant. Cette pêche semble être enfin sortie de la période de stagnation où elle végétait depuis nombre d'années, surtout en ce qui concerne les eaux de la Miramichi.

ANGUILLE

Les quantités d'anguille produites dans l'arrondissement sont peu considérables. Toutefois, il en fut pêché 321 quintaux l'année dernière par comparaison à 32 quintaux l'année d'avant.

ACHIGAN

La pêche des achigans dénote un décroissement de 276 quintaux.

PÊCHE À LA LIGNE

En raison de leur rareté, la pêche des saumons n'a pas été très fructueuse en 1928. D'autre part la pêche des truites fut excellente dans tous les cours d'eau.

SURVEILLANCE ET POLICE DES PÊCHERIES

Il semble que les lois de pêche aient été mieux observées dans l'arrondissement que jamais auparavant. On pourra constater, il est vrai, que le nombre de confiscations et de poursuites judiciaires s'élève à un chiffre assez élevé mais cette condition est attribuable à la vigilance assidue exercée par les gardes-pêche et leurs adjoints qui n'ont rien épargné pour réprimer les tentatives de pêche illicite.

Par le nombre de confiscation, on serait enclin à conclure que les opérations de braconnage y furent intensives mais il est reconnu que les délinquants ne tirèrent qu'un bien faible profit de leurs entreprises. Jamais dans les derniers cinq ans, on a vu les gardes-pêche adjoints exercer leurs devoirs avec autant d'entrain que cette année. La présence de deux bateaux garde-pêche rapides a contribué grandement à la répression de la pêche illicite. Dans le comté de Kent, au nord de Chockfish, où pendant la saison fermée de 1927 environ 5,000 casiers à homard furent saisis par suite de pêche illégale, il n'en fut confisqué que 588 en 1928. Les

pêcheurs et les négociants se sont fait un devoir, comme par le passé, de coopérer avec le département dans la mise en vigueur du règlement relatif à la pêche des homards. Il y a quelques années, nombre de homards-femelles œuvées étaient détruites dans ce secteur de l'arrondissement n° 8 du Nouveau-Brunswick. Comme la proportion des femelles œuvées aux mâles est d'environ 50 pour cent, on comprend combien les pêcheurs devaient être tentés de dépouiller les femelles de leurs œufs pour pouvoir ainsi les vendre aux fabricants et aux exploitants de parcs à homards. L'année dernière, on entreprit de mettre fin à ce trafic. Le résultat de notre surveillance se traduisit par l'institution de onze poursuites judiciaires suivies de condamnations dans chaque cas. Par l'imposition de fortes peines contre les délinquants, on a enfin atteint le résultat visé depuis longtemps. On se propose de persister à appliquer avec rigueur les dispositions législatives ayant trait à la sauvegarde des homards-femelles œuvées.

PHOQUES COMMUNS

Les pêcheurs de saumon n'ont pas souffert autant qu'auparavant des ravages et déprédations commises par les phoques communs, si l'on peut en juger par le nombre moindre de griefs et de doléances qui nous sont parvenus de leur part. La prime de $3.50 à la destruction des phoques semble suffisante pour inciter les pêcheurs à s'intéresser à la destruction de ces animaux carnassiers. En 1928, $1,988 furent affectés dans l'arrondissement à la liquidation des réclamations de la prime à la destruction des phoques et il est probable qu'on en aurait versé encore autant sans l'épuisement des crédits consacrés à cette œuvre. Le régime de la prime à la destruction des phoques communs semble être le moyen d'action le plus propre à assurer l'extermination de ces mammifères marins. Outre les montants dont ils ont bénéficié à titre de primes, les pêcheurs réalisèrent $2.00 ou $3.00 pour chacune des peaux de jeunes phoques. Deux pêcheurs de la province de Québec consacrèrent une période de temps considérable dans l'arrondissement tant à la chasse des phoques qu'à l'achat des peaux. Aucune mesure ne semble avoir été prise en vue d'utiliser l'huile susceptible d'être extraite de la substance de ces animaux.

POURSUITES JUDICIAIRES

En 1928, on a consigné 54 poursuites judiciaires par comparaison à 63 l'année d'avant. On a opéré 109 confiscations contre 130 en 1927. Les actions intentées pour délits de pêche se décomposent comme suit: —

Nature des délits	Nombre de poursuites
Violations du règlement de pêche relatif aux homards	18
Violations du règlement de pêche relatif aux huîtres	19
Violations du règlement de pêche relatif aux saumons	11
Violations du règlement de pêche relatif aux éperlans	3
Violations du règlement de pêche relatif aux truites	2
Résistance à un surveillant	1
	54

LICENCES

Les licences suivantes furent délivrées pendant l'année: —

Désignation des licences	Nombre de licences délivrées
Filet à poche à éperlan	6,460
Pêche des homards	1,981
Pêche des huîtres	850
Parc en filet, parc clayonné ou écluse à saumon	395
Filet flottant à l'éperlan	225
Filet flottant ou dérivant à saumon	111
Mise en conserve des homards	103 (1 annulée)
Pêche des praires	85
Pêche des achigans	54
Parc en filet à gasparot	45
Mise en conserve des homards (prolongation)	41
Fabrique de conserves	7
Parcage des homards	3
Total	10,360

La somme des amendes perçues s'est chiffrée pour l'année à $1,101.00, cependant que le montant dérivé de la vente des articles ou effets confisqués s'est élevé à $435.84.

RAPPORT DU SURINTENDANT DES PÊCHES, H. E. HARRISON—ARRONDISSEMENT N° 3—NOUVEAU-BRUNSWICK—ANNÉE 1928-29

Dans l'arrondissement N° 3 du Nouveau-Brunswick sont compris les comtés de Kings, Queens, Sunbury, York, Carleton, Victoria, Madawaska et les eaux de marée des rivières Miramichi Nord-Ouest et Sud-Ouest dans le comté de Northumberland.

Le 15 avril, le cours du fleuve Saint-Jean s'était libéré de sa nappe de glace sur une étendue de quatre-vingt-dix milles, mais en amont de cette limite, on constatait encore l'existence d'une couche épaisse de glace. Un peu en haut de Frédéricton, une formidable embâcle se forma pour ne disparaître que sous l'effet de la chaleur du soleil quelques semaines plus tard. Le charriage des glaces occasionna de gros dégâts par suite du grand nombre de bâtiments et d'arbres que ces glaces démolirent ou déracinèrent en passant au-dessus des îles submergées. Des gasparots frais furent mis en vente à Frédéricton le 13 avril. Ils avaient été pêchés trente milles en aval le 10 de ce mois-là. La crue des eaux atteignit le 14 avril une hauteur de dix-huit pieds au-dessus de la ligne d'étiage. Le 21 avril, trois magnifiques saumons furent capturés à quatre-vingt-quinze milles de la baie de Fundy; ils furent vendus à Frédéricton. Le 15 avril la rivière Miramichi Sud-Ouest était presque déjà entièrement libérée de l'emprise de la glace. La première alose dont j'aie consigné la capture fut pêchée le 17 mai à une distance de cinquante milles du golfe de Fundy, et les premières aloses prises à Grand Falls, à plus de 200 milles du golfe, le furent le 5 juin. Les aloses apparurent par grandes bandes le 1er juin dans les rivières Miramichi Sud-Ouest et Nord-Ouest, mais à cette date très peu de saumons n'étaient encore signalés à l'embouchure de ces rivières. Jusque tard en juin, le temps se montra orageux et incertain. Dans toutes les rivières le niveau des eaux était élevé. Ces circonstances réunies ont permis aux gasparots, aux aloses et aux saumons d'atteindre les

frayères sans être trop inquiétés ou molestés par les pêcheurs. Sous certains rapports les exploitations de pêche furent des plus satisfaisantes, tandis qu'à d'autres points de vue la pêche marchande fut déclarée tout à fait désavantageuse.

Le poids et la valeur au débarquement des prises de poissons marchands se décomposent comme suit pour les années 1927 et 1928:—

Années	Qtx	Valeur
1927	11,725	$39,624
1928	6,235	37,835

Ainsi le décroissement en poids fut de 5,488 quintaux, soit près de 50 pour 100, cependant que la diminution en valeur ne fut que de $1,789, ou un peu plus de 4 pour 100. S'il y avait eu une consommation raisonnable de gasparot et d'alose dans l'arrondissement de Miramichi, la statistique de 1928 serait apparue sous un jour très favorable.

GASPAROT

Années	Qtx	Valeur
1927	9,144	$ 13,432
1928	1,988	3,589

Il ressort de cette statistique que la nécessité s'impose pour les pêcheurs de la région de Miramichi de s'adapter aux conditions nouvelles, tout comme furent forcés de le faire il y a quelques années les pêcheurs du fleuve Saint-Jean. Toute désavantageuse qu'ait été la saison de 1927 par suite de la faiblesse des cours et du ralentissement des ventes, le fait n'en reste pas moins que les pêcheurs réussirent éventuellement à disposer de leurs produits à un prix quelconque. Si nous sommes bien renseignés, toutefois, les négociants éprouvèrent des difficultés à en faire plus tard le placement.

Comme l'aire du fleuve Saint-Jean n'est pas une région très productrice de gasparot, il s'ensuit que le décroissement en 1928 de 7,156 quintaux et de $9,843 affecte surtout les exploitants de l'arrondissement de Miramichi. La raison du ralentissement du négoce dans l'arrondissement de Miramichi n'est pas encore élucidée. On prétend que d'autres poissons prennent la place des gasparots sur les marché, mais on dit aussi que les pêcheurs ne paquent pas convenablement leur poisson et que les exportateurs ne se soucient plus d'en faire l'expédition. Quelle que soit la cause de l'état actuel des choses, les effets n'en restent pas moins désastreux pour les exploitants intéressés à cette pêche. Il serait à souhaiter que la pêche des gasparots revienne à sen ancienne prospérité.

ACHIGAN

Dans l'arrondissement Miramichi, la pêche des achigans est nulle actuellement et l'est presque dans l'aire du fleuve Saint-Jean.

ANGUILLE

Années	Qtx	Valeur
1927	125	$ 500
1928	420	1,800

La pêche des anguilles fut encourageante en 1928 et s'est traduite par un accroissement substantiel par rapport à 1927. Dans le fleuve Saint-Jean, ces poissons furent capturés à l'aide de nasses ou de parcs et se vendirent $4 le quintal; cependant que dans la rivière Miramichi Nord-Ouest ils furent capturés de jour à travers la glace au moyen du dard ou de la foëne et vendus $7 le quintal. Dans la réserve Nelson, les Indiens pratiquent avec ardeur l'exercice de cette pêche.

CHEVESNE

Les prises de chevesne se caractérisent par une augmentation appréciable: 365 quintaux en 1928 contre 255 quintaux en 1927. La chair du chevesne est un aliment fort recherché de la population juive.

SANDRE OU DORÉ

Années	Qtx	Valeur
1927	480	$ 8,560
1928	450	5,850

Cette pêche accuse un décroissement de 30 quintaux en 1928 mais manifeste un léger accroissement en valeur marchande, indice du raffermissement du marché. Cette pêche n'est pas pratiquée avec trop de vigueur.

SAUMON

Années	Qtx	Valeur
1927	633	$ 13,075
1928	585	14,262

Il est déplorable d'avoir à déclarer un nouveau décroissement dans les prises de saumon en 1928, décroissement qui s'est traduit par 48 quintaux. Cette diminution est toutefois contrebalancée par une augmentation en valeur pécuniaire. Comparés à ceux de l'année d'avant, ces chiffres ne comportent pas l'indice d'une condition inquiétante mais lorsqu'on les met en regard des données-statistiques propres à quelques années antérieures, ils ne laissent pas d'éveiller certains commentaires peu rassurants. L'arrondissement de Miramichi semble avoir produit à peu près le même rendement qu'en 1927, ce qui n'est déjà pas un résultat avantageux par rapport aux prises d'autrefois. Quant au fleuve Saint-Jean, la production en est ni plus ni moins que déconcertante. Il est vrai que la saison semble avoir été dans tout le Nouveau-Brunswick peu favorable à la pêche des saumons. Un nombre important des pêcheurs de saumon licenciés tant des arrondissements de Miramichi que du fleuve Saint-Jean, ne firent aucune tentative pour mettre leurs postes de pêche en valeur durant la dernière saison. Cette abstention est chose coutumière et n'a rien pour nous surprendre; seulement le nombre de ceux qui sont restés inactifs en 1928 fut plus élevé que d'habitude. Cette condition résulte de deux tendances ou modes de procéder de la part des exploitants: les uns en effet se font délivrer une licence d'exploitation, mais s'adonnent rarement à la pêche, n'ayant en vue que de s'assurer l'occupation d'un poste pour l'avenir et quant aux autres ils ne sont ni disposés à faire des frais pour l'achat de filets, ni à exploiter les filets déjà en leur possession à moins de constater que leur voisin n'ait effectué de bonnes prises et qu'il vaille dès lors la peine de mettre leur station en valeur. Les conditions en existence en 1928 ne furent pas de nature à induire beaucoup de pêcheurs à faire des frais d'exploitation. A l'appui de cet avancé peut être cité le fait suivant.

Le 6 août, le garde-pêche McNally partit de Méductic en canot sur l'heure du midi et descendit à Springhill où il arriva à minuit, après avoir parcouru une distance de 47 milles, dont 43 dans les eaux de marée du fleuve Saint-Jean. Dans cette étendue de quarante-trois milles, cinquante-huit personnes étaient porteurs de permis autorisant à mouiller des filets à saumon et cependant il n'y put compter que vingt-trois rêts en opération. Il ressort de ce fait que le nombre de licences délivrées ne peut servir à établir l'importance des exploitations de pêche qui y sont conduites. Il résulte aussi des renseignements, obtenus du garde-pêche Parks de bonne heure dans la saison, qu'une égale, sinon plus forte proportion des stations n'ont pas été mises en valeur dans les eaux de marée et sans marée des deux rivières Miramichi. Ces données sembleraient indiquer que les saumons ne remontèrent pas les rivières en très grand nombre. Dans la première partie de la saison, surtout dans les comtés de York et de Carleton, tout faisait prévoir une

forte montée de ces poissons, mais la migration commença à se ralentir en juillet pour tomber à presque rien en août. Dans le comté de Kings, les conditions différèrent quelque peu. Pour légères qu'elles furent au début de la campagne, les prises ne tardèrent pas à s'élever en août. Le nombre important de filets en exploitation dans le fleuve Saint-Jean, fleuve d'un débit puissant mais où les engins sont de faibles dimensions, ne saurait mettre en danger les pêcheries de saumons particulières à ce cours d'eau. Le bassin des rivières Miramichi Nord-Ouest et Sud-Ouest est d'une grande largeur jusqu'à la ligne de démarcation des marées et les filets y sont de fortes dimensions. Dans l'aire non influencée par la marée de la Miramichi Sud-Ouest, les filets sont de faibles dimensions.

ALOSE

Années	Qtx	Valeur
1927	1,017	$ 5,108
1928	2,015	8,056

L'accroissement d'environ 1,000 quintaux, soit près de 100 pour 100 dans les prises d'alose par rapport à celles de 1927, ne saurait laisser indifférents ni les consommateurs ni le département. Une étude analytique de cette pêche a fait ressortir les faits marquants qui ont conditionné la pratique de cette industrie en 1928, surtout dans les eaux propres au régime du fleuve Saint-Jean. A leur sortie du golfe de Fundy, les aloses se trouvent dans le fleuve Saint-Jean, comté de Kings, où il n'en est pêché qu'une faible quantité. Ce n'est que dans la région supérieure de la baie de Kennébécasis et à l'extrémité inférieure de la rivière de ce nom qu'on les prend en quantités importantes. En 1926, le chiffre des prises consigné dans cette aire (comté de Kings) fut de 320 quintaux. En 1927, il fut de 248 quintaux, soit 72 quintaux de moins; en 1928, le chiffre en fut de 156 quintaux, soit 92 quintaux de moins. Dans l'arrondissement voisin, (comté de Queens), fleuve Saint-Jean, les prises consignées en 1926 se chiffrèrent à 128 quintaux; en 1927 à 32 quintaux et en 1928 à 37 quintaux. D'autre part, la production est de marche ascendante dans l'arrondissement de Washadémoak, où en 1926 le rendement fut de 235 quintaux, en 1927 de 348 quintaux et en 1928 de 732, soit un accroissement supérieur à 100 pour 100 en 1928 par rapport à 1927. Les causes de l'abondance des aloses dans le lac Washadémoak en 1928 sont l'objet de multiples hypothèses. Dans le comté de Sunbury, les prises furent la moitié de celles de 1927, le double dans le comté de York, et un peu plus fructueuses dans le comté de Victoria. Mais les prises opérées dans le lac Washadémoak furent trois fois supérieures à celles accomplies dans l'ensemble des autres eaux propres au régime du fleuve Saint-Jean et le total des déchargements particuliers au régime du fleuve Saint-Jean est de 300 quintaux supérieur à celui de 1927. Les aloses séjournèrent dans le secteur supérieur du fleuve, à Grand Falls, jusqu'à une période avancée de la saison. Le garde-pêche Robertson rapporte avoir constaté la présence en la nuit du 7 juin d'un grand nombre d'aloses par l'ébranlement de l'eau qu'elles causaient à sa surface, en s'y ébrouant. Ceci est inaccoutumé.

Les gardes-pêche et le surintendant ont consacré quelque temps en compagnie de M. Giffin, représentant de l'Office de Biologie, à recueillir des données sur l'alose dans le fleuve Saint-Jean et ses tributaires ou affluents.

En ce qui a trait aux rivières Miramichi Sud-Ouest et Nord-Ouest les résultats de 1928 sont même plus frappants et impressionnants que ceux signalés à propos du lac Washadémoak. A l'égard de cette première région, le garde-pêche Parks a signalé pour 1927 des prises de 343 quintaux et pour 1928 des prises de 1,040 quintaux, soit un accroissement de plus de 200 pour 100 et il ajoute que les aloses se montrèrent si abondantes qu'elles se débitèrent à 5c. pièce et que ne trouvant pas preneurs à ce bas prix, certains pêcheurs les offrirent gratuitement à toute personne disposée à les retirer des filets. Les exploitants se tirèrent naturellement à bien mauvais compte de cette entreprise qui tourna tout à l'avantage des consommateurs par l'abondance d'un aliment aussi excellent que peu coûteux qu'elle mit à leur portée.

ESTURGEON

Pour peu importante que soit la pêche des esturgeons dans le fleuve Saint-Jean, il n'en est pas moins plaisant d'observer que les prises montèrent de 24 quintaux en 1927 à 67 quintaux en 1928 et que la valeur marchande de ce produit passa de $22 le quintal en 1927 à $35 en 1928. En 1927, on ne produisit pas de caviar au lieu qu'en 1928 on en recueillit 300 livres d'une valeur de $1.00 la livre. On a pris en 1928 un bon nombre de très gros poissons alors que l'année d'avant les individus capturés étaient plutôt de faible taille.

PÊCHES DOMESTIQUES

Toutes les pêches, exercées à la ligne dans cet arrondissement, sont dites domestiques. A l'égard de ces pêches, on note en 1928 une augmentation tant en poids qu'en valeur:

Années	Qtx	Valeur
9127	598	$ 11,115
1928	710	12,830

Dans l'ensemble la pêche à la ligne fut déclarée assez satisfaisante en 1928. Le saumon et la truite font meilleurre figure qu'en 1927 mais l'accroissement ne semble pas être également répartie; c'est ainsi que la région supérieure de la Miramichi Sud-Ouest (comté de Carleton) se caractérise par un léger accroissement des prises par rapport à 1927, que l'aire centrale (comté de York) accuse un fort décroissement et que le secteur d'aval (comté de Northumberland) se distingue par un fort accroissement. Ce dernier résultat est attribué par le garde-pêche Parks à une augmentation sensible dans le nombre des pêcheurs à la ligne de printemps sur la rivière Cains et, dans une certaine mesure, sur la rivière Miramichi Sud-Ouest. La rivière Cains est amodiée par le gouvernement provincial à M. W. H. Allen qui déclare avoir constaté la présence de 146 pêcheurs à la ligne, presque tous originaires des Etats-Unis, en exercice de pêche sur les deux rivières pendant la saison de 1928. Ces hommes, et quelques femmes, ont l'habitude de séjourner une ou deux semaines sur les berges de ces cours d'eau et bien qu'ils ne gardent que les poissons nécessaires à leur consommation alimentaire et que très peu d'entre eux en emportent avec eux, il n'en reste pas moins que le total de leurs prises atteint un chiffre fort appréciable. Il n'existe aucun indice de nature à témoigner qu'il s'y produise des excès de pêche ou que les poissons hameçonnés et volontairement libérés soient gravement blessés, et cependant la majorité des saumons sont remis en liberté. Ces poissons sont des individus ayant fait l'ascension des rivières Miramichi et Cains la saison précédente et ayant séjourné dans le bassin de ces cours d'eau pendant l'hiver. A leur retour vers l'océan ils se montrent avides de toute sorte de nourriture. Les poissons de la migration descendante sont pour la plupart des individus variant d'une taille moyenne à une grande taille, cependant que les individus de la migration ascendante dans la Miramichi Sud-Ouest sont presque tous des saumonneaux de deux ou quatre livres. On capture plus de saumons en maturité dans la Miramichi Nord-Ouest que dans la Miramichi Sud-Ouest, et proportionnellement, la pêche à la ligne a produit d'aussi bons résultats que la pêche au filet, sinon de meilleurs.

La pêche des truites de mer dans ces eaux fut excellente; on déclare qu'elle fut la plus fructueuse exercée depuis nombre d'années. Une truite de sept livres fut extraite du bassin de la Miramichi Nord-Ouest.

La pêche des saumons à la ligne sur le fleuve Saint-Jean n'a pas été fructueuse. Il en fut pris plus ou moins entre Frédéricton et l'embouchure de la rivière Tobique, mais pour que la pêche soit bonne dans cette rivière, il faut que le niveau des eaux soit passablement bas, et il est resté élevé pendant presque toute la saison de 1928. Les prises accomplies sur la rivière Tobique, furent moindres que les années d'avant: 47 quintaux en 1928, 86 quintaux en 1927, 65 quintaux

en 1926 et 48 quintaux en 1925. On rapporte qu'il se produisit la dernière saison sur la Tobique une très importante montée de saumons pendant les crues du printemps et que ces poissons atteignirent les frayères sans s'arrêter ni séjourner dans les fosses, comme c'est leur habitude. Cet énoncé semble être confirmé par la capture de beaux saumons ascendants dans les filets du fleuve Saint-Jean plus tôt que de coutume.

La pêche des saumons des lacs et des truites exercée dans l'arrondissement de la rivière Sainte-Croix et les eaux avoisinantes a été déclarée très satisfaisante.

En ce qui a trait aux exploitations pratiquées par le Club de Pêche au Saumon Tobique sur la rivière Tobique, il n'est pas sans intérêt de signaler ici que depuis la constitution du club il y a quarante ans, M. Thomas F. Allen en est le surintendant ou gérant aussi dévoué qu'entreprenant. A l'époque où M. Allen assuma la charge d'administrer les pêcheries de ce secteur de la rivière que le gouvernement du Nouveau-Brunswick avait le droit d'amodier, puisque il faisait corps avec le domaine des terres publics, les conditions y étaient fort déplorables car les riverains avaient pris l'habitude d'y capturer le poisson par tous les moyens à leur portée. La première année, les membres de cette société de pêche ne réussirent à prendre que sept saumons. Entre cette époque et l'année 1927, grâce à la surveillance énergique exercée par M. Allen et ses aides, et aussi aux nouveaux règlements appliqués au fleuve Saint-Jean relativement à la pêche au filet dans l'aire des eaux sans marée, ainsi qu'aux réformes apportées au service de police institué pour la sauvegarde des pêcheries de ce cours d'eau, la production, dérivée de la pêche à la ligne, passa de sept saumons en 1889 à 86 quintaux en 1927, soit probablement environ 1,200 ou 1,500 saumons ou saumonneaux.

POURSUITES JUDICIAIRES

Vingt-sept personnes furent traduites devant les tribunaux pour causes de violations à la loi et aux règlements en 1928. Toutes furent condamnées et frappées de peines en rapport avec leurs délits. Seize d'entre elles durent défrayer des amendes se chiffrant à $355 avec dépens. Contre huit délinquants furent imposées des amendes de $500 dont l'acquittement fut tenu en suspens. Mais force fut aux défendeurs de défrayer les dépens dans chaque cas. Dans une action le défendeur fut frappé d'une amende de $50 avec dépens, mais il quitta immédiatement l'arrondissement et n'y est pas revenu.

SAISIES ET CONFISCATIONS

Pendant l'année on a effectué soixante-douze confiscations, quelques-unes comportant deux filets ou plus en tissu ou en fil de fer. Un certain nombre de saumons furent capturés avec les filets. Lorsqu'ils étaient encore vivants, on s'empressait de les relâcher. S'ils étaient déjà morts, on les vendait. Le matériel saisi pouvait valoir $500. La majeure part en fut détruite, soit parce qu'il s'agissait d'engins en tout temps illicites, soit parce qu'il était difficile aux gardes-pêche d'en faire la manutention en exercice de surveillance. Un certain nombre de filets licites furent mis en réserve pour en disposer ultérieurement. La vente des appareils confisqués a produit $95.80. La plupart avaient été saisis l'année d'avant. Comme d'habitude on a constaté maintes tentatives de braconnage contre le saumon dans la rivière Miramichi Sud-Ouest, surtout après la clôture de la saison permise de pêche des saumons au filet. Mais le nombre des saisies témoignent de l'insuccès des entreprises de braconnage en maintes circonstances. Le garde-pêche Parks et la plupart de ses aides se sont acquittés de leurs devoirs de la manière la plus louable. En persistant à faire preuve de fermeté contre les riverains de la Miramichi Sud-Ouest, qui sont enclins à pratiquer la pêche illicite des saumons, on ne tardera pas à convaincre les délinquants de l'inutilité de leurs tentatives.

LICENCES DE PÊCHE

On a délivré pendant l'année les permis et licences suivants:—

Désignations des licences	1927	1928
Filet flottant ou dérivant à saumon	120	122
Permis de filet à saumon	172	159
Parc en filet parc clayonné, en fil de fer ou écluse à saumon	109	102
Filet flottant ou dérivant à alose	282	270
Parc en filet, parc clayonné, en fil de fer ou écluse à gasparot	27	8
Pêche des achigans	28	40
Pêche des esturgeons	15	10
Filet flottant à éperlan	1	1
Pêche des poissons blancs	13	14

RECETTES

L'ensemble des recettes perçues pendant l'année se décompose comme suit:

Licences et permis	$ 492 85
Poursuites judiciaires (amendes)	335 00
Vente des objets saisis	95 80
	$ 943 65

RAPPORT DU SURINTENDANT DES PÊCHES, S. T. GALLANT—PROVINCE DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD ET ÎLES DE LA MADELEINE—ANNÉE 1928-29

La valeur totale marchande des pêches propres à l'Ile du Prince-Edouard s'est chiffrée en 1928 à $1,196,681. Le tableau suivant sert à établir la comparaison entre les prises et les valeurs marchandes de 1928 et celles de 1927.

Désignations des poissons		1927		1928	
		Quantités pêchées	Valeur marchande	Quantités pêchées	Valeur marchande
			$		$
Morue	qtx	49,419	128,627	36,852	98,028
Aiglefin	"	1,168	3,787	996	4,254
Merluche et lingue	"	11,326	16,780	11,925	23,162
Hareng	"	51,834	88,368	47,451	94,539
Maquereau	"	6,455	28,255	10,197	42,068
Gasparot	barils	.....	.....	150	450
Saumon	qtx	124	3,031	55	1,375
Eperlan	"	14,936	179,232	13,122	112,319
Truite	"	61	466	92	1,104
Capelan	barils	183	850	178	682
Anguille	qtx	131	1,358	245	2,390
Poulamon	"	1,823	4,195	1,936	5,870
Myes ou clanques et praires	barils	1,174	5,760	2,549	6,167
Crabes	qtx	135	360	523	1,248
Homard et produits	"	62,800	855,917	65,613	*752,123
Pétoncles ou vanneaux	barils	96	240	320	1,395
Huîtres	"	4,071	48,838	4,756	47,619
Langues et noues	qtx	68	1,360	.....	.....
Phoques	nomb	.....	.....	415	1,488

*Certaines quantités de homard furent expédiées au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Ecosse et leur valeur marchande a été incorporée à la statistique propre à ces provinces.

MORUE

On signale un décroissement de 12,567 quintaux dans les prises de morue. Les prises se décomposent comme suit par comté:—

	qtx
Prince-ouest	9,878
Prince-est	807
Queens	20,274
Kings	5,893

AIGLEFIN

Par comté les prises se décomposent comme suit:—

	qtx
Kings	846
Queens	150

HARENG

Les prises de hareng accusent un fléchissement de 4,383 quintaux. Comme les poissons pris au printemps étaient d'une qualité comestible inférieure, ils n'ont été utilisés que pour la préparation de la boitte pour le homard et d'un aliment pour les renards.

Par comté les prises se décomposent comme suit:—

	qtx
Prince-ouest	17,930
Prince-est	6,033
Queens	7,364
Kings	16,124

HOMARD

Dès la première semaine de mai, la pêche des homards était généralement exercée. Elle s'est pratiquée avec assez de succès pendant le mois tout entier mais subit un fléchissement prononcé en juin. Le prix de la caisse de homard fut inférieur à celui de l'année dernière. Dans l'aire de la saison tardive, on signale, toutefois, un accroissement sensible des prises, de sorte que dans l'ensemble, la campagne s'est achevée avec une augmentation de 2,813 quintaux.

Par comté les prises se décomposent comme suit:—

	qtx
Prince-ouest	14,534
Prince-est	12,342
Queens	11,096
Kings	27,641

Au début de la campagne dans l'aire de saison tardive, il fut payé $18 le quintal pour les homards vivants de neuf pouces et plus, mais par suite d'une période de temps chaud, s'étendant du 16 août au 1er septembre, le prix de ces crustacés tomba à $12 le quintal.

HUÎTRES

Cette année encore, la presque totalité des prises d'huîtres fut effectuée dans les rivières Vernon, Orwell, Seal, de l'Est et de l'Ouest aussi bien que dans leurs tributaires ou affluents. Pendant l'été les conditions climatiques se sont montrées particulièrement favorables à l'exercice de cette pêche. En fait les déchargements de ces mollusques furent si considérables que les marchés ne tardèrent pas à se congestionner et que force fut aux pêcheurs de mettre fin à leurs exploitations. Si l'écoulement de ces mollusques avait pu s'effectuer sans encombrement, une augmentation sensible aurait été signalée dans les prises.

Par comté, les prises se décomposent comme suit: —

	barils
Queens	4,680
Kings	17
Prince-est	59

Pendant l'année, on a entrepris le curage et l'aménagement de certains bancs sis dans la baie de Richmond, à la suite de quoi soixante barils d'huîtres reproductrices furent extraites des gisements de la Rivière-de-l'Est pour être réimmergées dans la nappe d'eau ci-haut désignée. Cette opération a été exécutée en vue de contribuer à la multiplication de ces mollusques dans toute l'étendue de la baie. L'année dernière quelque neuf barils d'huîtres furent extraits des gisements de la rivière Bideford, un des affluents de la baie Richmond tandis que cette année il en fut retiré trente barils.

On a constaté en 1927 et 1928 une abondance merveilleuse de naissain dans la rivière Percival et tout donne lieu d'espérer que le lit de cette rivière ne tardera pas à se repeupler d'huîtres. Une grande quantité de jeunes huîtres destinées à végéter dans des étendues d'eau peu profonde en furent enlevées pour être transplantées dans des aires de la baie d'un volume d'eau plus considérable et cela en vue d'en favoriser la croissance.

ÉPERLAN

La pêche des éperlans accuse un décroissement de 1,814 quintaux. La saison du filet flottant s'ouvrit le 15 octobre et celle du filet à poche le 1er décembre. Les poissons se sont montrés rares pendant la saison toute entière. L'écoulement de ce poisson s'est effectué avec facilité sur les marchés de Boston et de New-York où les cours furent favorables.

Par comté, les prises se décomposent comme suit:

	qtx
Prince-ouest	1,228
Prince-est	4,429
Queens	7,073
Kings	392

MYES OU CLANQUES ET PRAIRES

La pêche des myes ou clanques et praires se signale par un accroissement de 1,375 quintaux par rapport à l'année dernière. Pendant la campagne de pêche une fabrique de Charlottetown mit en conserve une certaine quantité de praires qui fut écoulée facilement à des prix rémunérateurs.

SERVICE DE SURVEILLANCE DES PÊCHERIES

Pendant la saison de 1928, six bateaux garde-pêche furent mis en service en vue de la sauvegarde des pêcheries et grâce à l'activité qu'ils ont déployée et à l'énergie dont ont fait preuve sur terre les surveillants et leurs adjoints, nombre de tentatives de pêche illicite furent réprimées. En fait les opérations du braconage furent pour la première fois depuis nombre d'années l'objet de mesures de police assez énergiques pour en réduire au minimum les effets désastreux.

Le nombre total des confiscations pour cause de violations des règlements de pêche s'est élevé en 1928 au chiffre de 44, résultat de 92 saisies.

Les poursuites judiciaires se sont totalisées à 20.

OBSERVATIONS

Les échelles à poissons pratiquées dans les digues de scieries ou de moulins à Laird, Campbell, Dixon et Vernon furent maintenues dans un bon état de franchissement pour les truites qui en automne remontent les rivières à la recherche d'un lieu propice à la ponte. On compte quatre-vingt huit réservoirs de moulins dans la province et tous foisonnent de truites de ruisseau.

CAPITAL EMPLOYÉ

La somme totale d'argent appropriée à l'exercice de l'industrie poissonnière s'est chiffrée à $940,944, ce qui représente la valeur des voiliers, des bateaux à rames, des bateaux à moteur, des semaques, des filets flottants, des parcs en filet,

des filets à éperlan, des baquets ou mannes à palangres, des lignes à main, des casiers à homard, des jetées, môles et quais, des glacières, des petites poissonneries et fumeries et des fabriques de conserves de homard.

Le nombre des employées de sexe féminin fut de 640 et celui des employés de sexe masculin, de 2,967.

ÎLES-DE-LA-MADELEINE

La valeur globale marchande des pêches propres aux Iles-de-la-Madeleine s'est chiffrée en 1928 à $644,350 par comparaison à $722,105 en 1927, soit un décroissement de $77,755, imputable surtout à l'insuccès des exploitations de pêche au maquereau et de chasse aux phoques. Certaines quantités de poisson furent expédiées au Nouveau-Brunswick et la valeur pécuniaire en a été incorporée à la statistique propre à cette province.

Le tableau suivant sert à établir la comparaison entre les prises et les valeurs de 1927 et de 1928.

Désignations des poissons		1927		1928	
		Quantités pêchées	Valeur marchande	Quantités pêchées	Valeur marchande
			$		$
Morue	qtx	38,894	83,238	66,000	154,016
Hareng	"	110,217	69,535	109,572	99,087
Maquereau	"	61,885	177,046	20,820	69,348
Eperlan	"	80	240	163	968
Anguille	"	50	350	70	490
Myes ou clanques et praires	barils	1,615	9,690	2,775	16,650
Homard	qtx	20,463	300,087	22,227	292,207
Langues et noues	"	35	245	.....	.....
Phoques communs	nomb.	50,357	56,462	1,654	3,413
Huile de phoque	gals	63,030	21,314	4,984	1,815
Huile de morue	"	6,340	2,653	7,365	3,681
Peaux de poisson	qtx	284	639	100	275
Engrais de poisson	ton.	24	606	50	1,000
Flétan	qtx	.....	.....	250	1,400
Pe aux de phoque	nomb	.....	.....	1,654	3,413

Certaines quantités de poisson furent expédiées au Nouveau-Brunswick ou en Nouvelle-Ecosse et la valeur marchande en a été incorporée à la statistique propre à ces provinces.

MORUE

Les produits de cette pêche furent rapidement absorbés et on signale dans les prises un accroissement de 27,106 quintaux et de $71,806.

HARENG

La pêche des harengs accuse un léger décroissement dans les prises contrebalancé par une augmentation dans leur valeur monétaire, augmentation indubitablement attribuable à un surcroît d'activité dans la production du hareng fumé. Les opérations relatives au fumage des harengs tendent à se multiplier aux Iles-de-la-Madeleine par suite de la construction de quatre grandes fumeries à Grindstone et Etang-du-Nord. Les fumeries en opération aux Iles-de-la-Madeleine semblent disposer de débouchés susceptibles d'absorber toute leur production. Cette branche de l'industrie poissonnière est en bonne voie d'avancement.

HOMARD

On signale une augmentation de 1,764 quintaux dans les prises de homard mais un décroissement de $7,880 en leur valeur marchande. Certaines quantités de homard furent expédiées en Nouvelle-Ecosse et la valeur pécuniaire en a été incorporée à la statistique de cette province. La pêche de ces crustacés manifeste

peu de tendance à varier d'année en année si ce n'est peut-être pour s'accroître. La population de ces îles se montre très respectueuse des lois de sorte qu'on n'y signale aucune contravention des règlements. Les fabriques de conserves de homard sont des mieux aménagées et outillées et produisent des articles de première qualité alimentaire.

Aux Iles-de-la-Madeleine, il existe une réserve de homards dite " Les Lagunes " d'une superficie de quelque vingt-huit milles de longueur par un quart de mille à deux milles de largeur. La pêche des homards est interdite dans ces lagunes. L'existence de ce lieu de reproduction et d'alimentation rend compte de l'invariabilité des prises d'année en année dans ces îles.

MAQUEREAU

La migration des maquereaux fut faible en 1928 par comparaison à 1927. La pêche de ces poissons accuse un déclin de 41,065 quintaux. Cette circonstance a, au demeurant, fourni aux pêcheurs l'avantage de traiter et de manutentionner leurs prises avec plus de soin de sorte que les produits de maquereau furent d'une qualité comestible supérieure à celle des années d'avant.

PHOQUES

On constate un déclin dans le nombre des phoques capturés.

OBSERVATIONS

La navigation a commencé le 16 avril ce qui est plus tôt que d'habitude. Le service accompli par le vapeur *Lovatt* a répondu comme toujours aux exigences des trafics voyageur et marchand. Le capitaine et les membres de l'équipage se montrent très obligeants et particulièrement attentifs à satisfaire aux exigences des passagers, ce qui rend fort plaisant un voyage à bord de ce navire.

RAPPORT DU SURINTENDANT DES PÊCHES, J. B. SKAPTASON — PROVINCE DU MANITOBA — ANNÉE 1928-29

La production marchande globale de toutes les pêches, exercées pendant l'année civile, se chiffre à 307,321 quintaux, soit un décroissement de 15,646 quintaux par rapport à l'année antérieure en dépit d'une augmentation de 77 dans le nombre des exploitants. La cause de ce déclin est dans une large mesure imputable à la température anormalement chaude signalée en automne dont l'effet fut de retarder la pêche d'hiver de dix à vingt jours par suite de la formation tardive de la nappe de glace. Immédiatement après la formation de la glace, les pêcheurs éprouvèrent de sérieux contretemps du fait de la rupture incessante de la nappe de glace sur les grands lacs. Les dégâts occasionnés de ce chef à leurs filets furent considérables. On cite même des cas où des groupes de pêcheurs perdirent tous leurs engins. Il n'en fallut pas davantage pour jeter le désarroi parmi les exploitants et désorganiser la campagne de pêche. Certains pêcheurs quittèrent la partie sans avoir eu même l'avantage de lever une seule fois leurs filets, et force fut à d'autres de pratiquer leurs exploitations avec des engins très endommagées et avariés.

L'approximation des pertes en filets peut raisonnablement se décomposer comme suit: —

	Nombre	Valeur
Lac Winnipeg	2,000	$ 15,000
Lac Manitoba	2,800	19,600
Lac Winnipégosis	1,000	8,000
	5,800	42,600

Mais s'il est vrai que les circonstances se soient révélées très défavorables à certaines exploitations particulières, il n'en reste pas moins que l'exercice de l'industrie des pêches a été, dans l'ensemble, plus profitable qu'en 1927, puisqu'en dépit d'un décroissement de plus de deux millions de livres dans la production, les pêcheurs ont réalisé au débarquement un surcroît de recettes évalué à $198,296 et que sur les marchés les produits de pêche ont rapporté $200,576 de plus qu'en 1927.

Le tableau suivant fournit l'idée des fluctuations propres aux prises et aux cours des principales espèces de poisson.

Désignations des poissons	1927		1928	
	Quantités	Valeur marchande	Quantités	Valeur marchande
	Qtx	$	Qtx	$
Silures	1,434	17,610	1,018	10,096
Laquaiche	11,420	115,190	10,642	115,124
Chevesne	11,739	19,653	11,657	23,797
Perche	2,161	23,816	1,521	17,326
Sandre ou doré	99,813	804,854	101,870	921,010
Brochet	40,166	149,658	3,366	154,550
Cyprins-sucets	2,461	13,348	4,104	28,795
Truite	1,111	12,097	935	10,112
Tullipi	102,451	419,103	89,068	484,129
Poisson blanc	49,114	418,461	49,899	473,232

Le tableau suivant donne par année la production et la valeur propres aux cinq dernières années: —

Années	Quantités	Valeur au débarquement	Valeur marchande	Nombre d'hommes
		$	$	
1924	177,898	886,410	1,232,563	2,828
1925	190,240	1,061,331	1,466,939	3,390
1926	304,307	1,744,642	2,328,803	3,809
1927	322,967	1,422,680	2,039,738	4,095
1928	307,321	1,620,976	2,240,314	4,172

Le tableau suivant établit pour la période de cinq ans s'étendant de 1924 à 1928 inclusivement la valeur comparative des cours pratiqués pour les plus importantes espèces de poisson: —

—	1924	1925	1926	1927	1928
Silures	11·1	10·6	11·3	12·3	9·9
Laquaiche	4·4	4·2	4·0	4·7	6·4
Perche	10·6	11·2	13·4	10·9	12·7
Sandre ou doré	8·5	11·5	10·3	8·0	9·0
Brochet	3·5	4·0	4·0	3·7	4·0
Esturgeon	50·0	40·9	51·6	53·9	57·5
Truite	10·0	9·0	11·0	10·9	10·8
Tullipi	3·6	4·1	5·9	4·0	5·4
Poisson blanc	9·5	9·5	9·0	8·5	10·5
Pour l'ensemble des prises	6·9	7·4	7·6	6·1	7·2

Le très faible rendement en esturgeon signalé dans le rapport est imputable aux modifications apportées aux règlements et par lesquelles cette pêche est absolument interdite dans le lac Winnipeg et n'est permise dans la région septen-

trionale de la province qu'en hiver seulement. Puis dans le cas de la rivière Churchill et d'autres eaux, sises à l'ouest de la frontière du Manitoba, ressortissant autrefois au bureau fédéral des pêches du Manitoba et dont la production figurait alors dans la statistique des pêches de cette province, un nouveau régime a été institué par lequel leur rendement en poisson apparaît pour la première fois dans le relevé statistique de la Saskatchewan.

SOUS-ARRONDISSEMENT DE LE PAS

Ce sous-arrondissement embrasse toutes les eaux, sises au nord de la Grande-Saskatchewan, cette rivière y comprise, mais à l'exclusion du lac Winnipeg.

Cette région est le théâtre d'importantes entreprises industrielles et commerciales qui toutes affectent plus ou moins l'industrie des pêches. Une voie ferrée maintenant achevée jusqu'au territoire minier de Flin-Flon, avec prolongement du Portage Cranberry au domaine Sherritt-Gordon, va rendre accessible plusieurs lacs et rivières trop éloignés de Le Pas pour y avoir permis jusqu'ici une pêche profitable en raison des frais élevés de transport par attelages. Aujourd'hui, là où cesse l'expédition par voie ferrée, les marchandises sont rechargées dans des fourgons traînés par des tracteurs pour être portées à destination. A titre d'exemple de ce nouveau procédé de transport et des bénéfices qui en sont résultés qu'il nous soit permis d'exposer le fait suivant: —

L'étendue des eaux de la rivière Churchill, comprise entre Pelican Narrows et Island-Falls, (chutes maintenant utilisées pour fournir l'énergie électrique à l'exploitation minière de Flin-Flon) est aujourd'hui la région par excellence pour la pêche des esturgeons dans le régime de la Churchill. Jadis au moyen d'attelages, il fallait vingt-deux jours entiers pour transporter le poisson à Le Pas. Actuellement le poisson est chargé sur des tracteurs et livré le même jour au chef-lieu ferroviaire de Flin-Flon, pour être le lendemain acheminé par train vers Le Pas. Une fois achevé l'embranchement actuel de la voie ferrée du Portage Cranberry vers le nord jusqu'au lac Cold ou Kississing, emplacement du domaine Sherritt-Gordon, on peut dire que toutes les eaux occidentales de la région septentrionale du Manitoba seront devenues d'accès facile par chemin de fer. Même les lacs Reindeer et South-Indian ne seront plus qu'à cent milles de la voie ferrée, distance, qui, dans les régions colonisées de la province, n'est pas jugée considérable en matière de transport de poisson.

L'année se caractérise par une réforme apportée dans le mode de compilation de la statistique des pêches, propre à l'arrondissement de Le pas. Jusqu'ici la production formait un ensemble de données ne comportant qu'un seul relevé-statistique. Mais par suite de l'expansion des exploitations poissonnières, cette méthode en vint à être jugée discordante et c'est pourquoi il fut résolu de diviser cet arrondissement en secteurs, chaque secteur devant embrasser tous les lacs appartenant au même régime d'écoulement des eaux. C'est ainsi que cinq secteurs furent créés. Le secteur 1 consiste du lac Cold; le secteur 2 comprend les lacs Athapapuskow et Egg; le secteur 3 embrasse les lacs Cedar, Moose, Cormorant et Clear-Water; le secteur 4 comporte les lacs Pikwitonia, Partridge-Crop, Natawanan, Wintering et Kiska et le secteur 5 les lacs Landing et Long, la rivière Nelson et ses tributaires ou affluents en amont du lac Split.

Dans le cours de la dernière année, la pêche d'été fut exercée dans le lac Moose d'une façon limitée. Une licence fut aussi délivrée pour chacun des lacs suivants: Clearwater, Cold ou Kississing, Partridge-Crop, et Athapapuskow. La pêche d'été dans les quatre derniers lacs ne fut autorisée que pour suffire aux besoins alimentaires de la population des mineurs et des ouvriers ferroviaires. Il ne fut effectué aucune expédition des poissons pêchés dans ces nappes d'eau. La production de ces lacs figure donc toute entière dans le relevé-statistique des pêches d'été.

Le tableau suivant fournit, par lac et secteur, les chiffres relatifs à la production poissonnière d'été et d'hiver dans le sous-arrondissement de Le Pas.

Lacs	Poisson blanc	Doré	Truite	Poissons divers	Hommes
	qtx	qtx	qtx	qtx	
SECTEUR 1					
Cold	200	12	70	50	3
SECTEUR 2					
Athapapuskow	508	301	130	35	8
SECTEUR 3					
Clearwater	596	.....	125	27	17
Cormorant	1,024	266	32	95	21
Moose	3,285	871	375	280	46
Cedar	344	.....	25	.....	6
SECTEUR 4					
Pikwitonia	12	.....	.....	17	1
Wintering	120	.....	.....	48	1
Partridge Crop	460	.....	.....	60	4
Natawanan	65	.....	.....	.....	1
Kiska	310	.....	.....	180	3
Herb	820	103	.....	210	13
Little Herb	210	26	.....	.....	2
Reed	1,250	460	178	274	14
SECTEUR 5					
Long	25	.....	.....	.....	1
Landing	200	.....	.....	80	4
Nelson River	.....	Esturgeon 5 qtx	.....	.....	2

Il convient de faire observer ici que dans les régions septentrionales, la pêche est la plupart du temps exercée à titre d'exploitation complémentaire des opérations de chasse et d'exploration. Dans bien des cas, les exploitants n'ont à leur usage que quelques filets ou une fraction seulement de la longueur de filet autorisée par la licence.

Lac Winnipégosis.—Cette nappe d'eau accuse un déclin général dans le rendement, déclin particulièrement notoire dans le résultat des exploitations d'hiver qui ne sont assujettis à aucune limite de pêche. Malgré une augmentation de 11 dans le nombre des pêcheurs, la production y accuse un fléchissement de 4,439 quintaux, fléchissement contre-balancé du reste par une augmentation de $61,169 dans la valeur pécuniaire par rapport à l'année dernière, tant furent rémunérateurs les prix en cours pour le poisson. La diminution des prises n'est particulière à aucune espèce mais commune à toutes, à l'exception du poisson blanc qui se caractérise par un léger accroissement.

En été ce lac est assujetti à une limite de capture d'un million de livres pour le poisson blanc et le sandre ou doré aussi bien qu'à une limite de temps de sept semaines, la période de pêche devant s'y terminer le premier samedi d'octobre. Pendant toute la durée de la campagne, le sandre ou doré se montra merveilleusement abondant: c'est en fait en cette période que furent enregistrées les plus importantes prises jamais consignées dans les annales de la pêche de cette nappe d'eau.

Le tableau suivant donne pour 1927 et 1928 les chiffres comparatifs des prises effectuées dans le lac Winnipeg:—

—	1927				1928			
	Poisson blanc	Sandre ou doré	Poissons divers	Nombre d'hommes	Poisson blanc	Sandre ou doré	Poissons divers	Nombre d'hommes
	qtx	qtx	qtx		qtx	qtx	qtx	
Eté	2,073	8,748	1,419	182	1,323	8,668	1,571	211
Hiver	5,114	16,644	27,596	396	5,422	16,204	23,289	407

Lac Dauphin.—Cette nappe d'eau se distingue par un autre fort accroissement dans le rendement. Pendant une période de plusieurs années antécédemment à 1927, ce lac avait accusé une diminution graduelle dans la production jusqu'en l'hiver de 1925-26, où il toucha le point minimal de rendement. En raison de l'insuccès des exploitations, plusieurs pêcheurs avaient résolu de ne plus y exercer leur industrie l'hiver suivant. Mais contre toute prévision, la campagne d'hiver de 1927-28 produisit, en dépit d'une diminution de 4 dans le nombre des exploitants, un rendement double de celui de l'année d'avant, et ce qui est encore plus étonnant, la production de l'année dernière fut presque le double de la précédente. Le tableau suivant donne les prises propres aux trois dernières années:—

—	Totalité des prises	Nombre d'hommes
	qtx	
1926	876	25
1927	2,313	21
1928	3,844	47

Lac Waterhen.—Cette nappe d'eau se caractérise par un fléchissement prononcé dans la production de presque toutes les espèces de poisson, mais particulièrement dans le cas du poisson blanc.

Lac Manitoba.—Ce lac accuse un déclin très accentué dans les déchargements de l'année. Le tableau suivant fournit un exposé de la pêche propre aux cinq dernières années:—

—	1924	1925	1926	1927	1928
Nombre de pêcheurs	779	905	1,128	1,126	1,082
	qtx	qtx	qtx	qtx	qtx
Production totale	48,658	51,587	85,256	77,858	57,453
Pêche par homme	62	57	76	69	

On signale un décroissement pour toutes les espèces à l'exception du chevesne, mais il est tout particulièrement notoire dans le cas des prises de tullipi qui s'élèvent à un chiffre tant soit peu supérieur à celui de l'année d'avant. Ce périclitement de la pêche est dans une bonne mesure imputable à la formation tardive de la glace dont l'effet fut de différer le mouillage des filets jusque dans la dernière décade de novembre, alors que la migration des tullipi touchait à sa fin. Un autre facteur qui a contribué à ce déclin a consisté dans la fragmentation incessante de la nappe de glace jusqu'en décembre, cause de la perte de près de 3,000 filets et de la désorganisation des exploitations.

Tous les exploitants, négociants et industriels sont unanimes à reconnaître d'utilité publique la construction de l'écloserie de sandre ou doré, à l'embouchure de la crique Swan.

Lac Saint-Martin.—Ce lac se distingue par une augmentation de rendement par rapport à 1927. Si la formation de la glace s'était opérée normalement, il est indubitable que les chargements de poisson auraient été encore plus importants. Cette nappe d'eau est peu profonde et l'exercice de la pêche y est généralement fort limité. On pense généralement qu'après le premier janvier, avec l'arrivée des temps froids et par suite de l'épaississement de la couche de glace, les poissons émigrent vers les eaux plus profondes du lac Manitoba et du lac Winnipeg.

Lac Winnipeg.—Dans l'ensemble, la pêche dans ce lac s'est signalée par un assez bon rendement, comparable même à celui de l'année par excellence de

1927. A une augmentation de 78 dans le nombre des exploitants correspond un accroissement de 7,712 quintaux dans le rendement. Vu certaines modifications apportées aux règlements, l'esturgeon, poisson d'un prix élevé, se trouve éliminé de la production de l'année. On signale un accroissement tant dans les prix au débarquement que dans les cours pratiqués sur les marchés.

Le tableau suivant fournit un état comparatif des prises de 1927 et de 1928:

—	1927					1928				
	Poisson blanc	Sandre ou doré	Tullipi	Autres poissons	Hommes	Poisson blanc	Sandre ou doré	Tullipi	Autres poissons	Hommes
	qtx	qtx	qtx	qtx		qtx	qtx	qtx	qtx	
Eté	25,679	30,724	19,475	9,822	1,418	26,538	32,407	30,739	8,251	1,483
Hiver	2,581	12,887	52,160	8,269	679	4,357	16,772	41,368	11,166	691
Total	28,260	43,611	71,575	18,091	2,096	30,893	49,179	72,107	16,520	2,174

On observera qu'il n'existe qu'une minime différence dans la production de l'une quelconque des espèces dans les deux années. Le sandre ou doré, 5,568 quintaux, et le poisson blanc, 2,633 quintaux, sont les deux espèces qui ont le plus contribué à l'accroissement.

On signale une augmentation sensible dans la production des tullipis capturés en eau libre, production dont le chiffre s'élève à plus d'un million de livres. Cette condition est attribuable à la clémence de la température et au retard qui s'en est suivi dans la formation de la glace en automne, toutes choses qui ont permis de pêcher sans interruption par bateaux jusqu'à la fin de la saison, le 10 novembre. Comme, toutefois, la pêche d'hiver accuse un fléchissement, il résulte que le rendement global de l'année n'est que légèrement supérieur à celui de 1927.

L'accroissement signalé tant dans la pêche d'été que d'hiver du sandre ou doré est très encourageant et a fait naître de grandes espérances parmi les négociants et les pêcheurs qui entrevoient sous un jour favorable les perspectives de cette exploitation.

La saison de pêche d'été dans cette aire du lac, s'étendant au nord de l'île Bérens, est comprise entre le 1er juin et le 15 août et comporte une limite de prise de 3,000,000 de livres de poisson blanc et de sandre ou doré, en bloc. Bien que la production ait été de 170,000 livres inférieure à ce chiffre, il n'en faut pas tant attribuer ce résultat à une rareté du poisson qu'au fait que les poissons blancs semblent avoir émigré vers le rivage occidentale du lac où ils n'étaient pas apparus en grande quantité depuis nombre d'années et où les exploitants n'étaient pas en mesure de se rendre vu l'absence de la glace et autres contretemps. Quelques filets, tendus dans les environs des îles Reindeer et Horse, donnèrent de fort bons résultats.

EXPANSION ET DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE DES PÊCHES

Le trait marquant de l'expansion de l'industrie des pêches consiste cette année dans la formation d'un syndicat de pêche, connu sous la désignation de Syndicat corporatif des Pêcheurs du Manitoba et constitué en vertu de la Loi relative aux Sociétés coopératives du Manitoba. Le président et organisateur en est M. Paul Reykdal et le gérant M. G. F. Jonasson. Le bureau-chef du syndicat est installé au N° 325, rue Main, Winnipeg. Le syndicat a entrepris ses opérations à l'ouverture de la présente saison d'hiver.

Cette œuvre corporative de pêche avait fait depuis nombre d'années l'objet d'études et de délibérations parmi les pêcheurs et les négociants indépendants sans que les intéressés soient jamais tombés d'accord pour en hâter la réalisation,

si ce n'est il y a deux ans quand la question fut portée à la connaissance de l'Office des ventes corporatives et syndicales du Manitoba. A la suite de certaines recherches, il fut résolu de procéder à une investigation approfondie de l'industrie des pêches en vue de mettre l'office à même de formuler des suggestions et des propositions d'un caractère pratique. Les événements se déroulèrent si rapidement toutefois que les personnes les plus directement intéressées à la production du poisson frais, se virent dans la nécessité de réaliser sans plus de délai l'œuvre depuis si longtemps conçue par eux. Dans l'hiver de 1927-28, en effet, un puissant syndicat new-yorkais de courtiers et de négociants tentèrent de fixer un prix pour le poisson frais, prix que les pêcheurs jugèrent comme entièrement incompatible avec la pratique d'exploitations profitables. Certaines rumeurs contribuèrent aussi accréditer l'idée d'un projet ne tendant à rien moins qu'à régler l'expédition de tout le poisson frais à destination de New-York, en en limitant la faculté d'exportation à une seule agence, soupçonnée d'intelligence avec le syndicat de New-York. Quelque soit le bien-fondé de ces allégations, elles n'en ont pas paru moins suffisantes aux pêcheurs pour nécessiter leur immédiate intervention, dont le résultat fut la création d'un syndicat corporatif, en état de fonctionner dès la mi-été.

Le syndicat est présentement constitué de 515 membres représentant 1,000 ou 1,200 pêcheurs parce que certains des sociétaires travaillent avec l'aide d'un ou de plusieurs hommes à gage qui ne font pas partie de l'association. Le groupe le plus important des sociétaires est celui des exploitants du lac Manittoba. En regard du nombre des exploitants et du chiffre de production, le lac Winnipeg est le moins bien représenté à cette association sans qu'il faille toutefois s'en étonner puisque le syndicat n'est pas encore en mesure de s'occuper de la manutention et de l'écoulement des produits de pêche d'été. Si nous sommes bien renseignés cependant, il va s'efforcer de compléter sans délai son organisation pour pouvoir entreprendre dès l'été prochain cette branche du négoce de poisson. Le premier problème à résoudre est celui du transport par eau; la question de l'entreposage frigorifique vient en second lieu.

Les pêcheurs, membres du syndicat, semblent être convaincus avoir retiré de grands avantages matériels de leur adhérence à cette société. On semble aussi être persuadé que si les cours, surtout ceux pratiqués pour le poisson frais, se sont montrés plus stables et plus rémunérateurs, la cause en remonte au fonctionnement du syndicat, même en son présent état d'organisme commercial imparfait.

La statistique suivante donne les quantités de poisson manutentionnées par le syndicat jusqu'au 28 janvier 1929, production d'hiver seulement:

		Livres	Livres
Lac Manitoba	Frais congelé	1,224,652	
	Frais	760,621	
			1,983,273
Lac Winnipegosis	Congelé	606,259	
	Frais	10,852	
			617,111
Lac Winnipeg	Congelé	401,888	
	Frais	51,756	
			453,644
Autres lacs	Congelé	265,011	
	Frais	7,216	
			272,227
			3,326,255

Tout porte à prévoir que cinq ou six millions de livres seront manutentionnées par le syndicat pendant l'hiver, ce qui représente 25 pour 100 ou 35 pour 100 de l'ensemble des déchargements.

Une nouvelle société de pêche est en voie de formation dans le but d'exercer des exploitations sur le lac Winnipeg. Le seul secteur de rivage disponible et desservi par le bassin de Selkirk vient d'être acheté, et s'il faut en croire la

rumeur, un bâtiment de $20,000 y sera érigé sans délai. On ignore encore si les dirigeants de la compagnie établiront des stations sur les rives du lac ou achèteront leurs produits simplement des pêcheurs et des négociants exploitant des usines ou ateliers indépendants.

De tous côtés apparaissent les indices d'une tendance à rompre avec l'ancien ordre de choses, en ce qui concerne la pêche d'été des poissons blancs dans le lac Winnipeg. On est d'accord pour considérer que des cours, tels que 5c. pour le poisson blanc et 3½c. et ½c. pour le doré et le tullipi, restés invariables depuis onze ou douze ans nonobstant les fluctuations du marché, que de tels cours, dit-on, n'offrent pas une rémunération raisonnable aux pêcheurs en une année de production moyenne. Les poissons blancs n'augmentent pas en nombre dans le lac. Il est vrai que dans les trois dernières années, la limite des prises a toujours été atteinte ou presque, mais il convient aussi de se rappeler que le nombre des exploitants s'accroît d'année en année, tout comme celui des bateaux à moteurs dont l'usage permet de poursuivre les poissons blancs dans leurs retraites les plus sûres. L'augmentation du nombre des exploitants et la généralisation des bateaux à moteur a, en intensifiant les exploitations, contribué à maintenir la production à un chiffre élevé. L'introduction du bateau à moteur n'a pas été sans multiplier les frais d'exploitation et chaque année voit décroître le nombre des pêcheurs dont le bilan d'affaires est favorable. Tant par nécessité que dans l'espoir de bons débouchés pour leurs produits par l'intermédiaire du syndicat, plusieurs des exploitants sont en train d'établir de petites stations, surtout dans la région méridionale du lac.

Les possibilités de pêche des territoires septentrionaux de la province et de la baie d'Hudson sont l'objet de conjectures et de probabilités depuis que ces aires sont devenues accessibles par le prolongement des diverses voies ferrées vers le nord.

PÊCHE À LA LIGNE

Le nombre des licences de pêche à la ligne, délivrées à des non-domiciliés, a plus que doublé dans l'année. La licence d'une journée est la plus en vogue. Le nombre des licences délivrées et le montant des recettes qui en sont provenues se décomposent comme suit:—

936	Licences d'une journée	$ 936 00
79	Licences de deux journées	159 00
4	Licences de trois journées	12 00
94	Licences de saison	470 00
1,113		1,576 00

Ces licences sont pour la plupart délivrées à des personnes domiciliées dans le Dakota-Nord qui viennent en notre pays pour y consacrer deux ou trois jours à la pêche dans les lacs disséminés dans la région méridionale de la province. Les principales nappes d'eau, exploitées en 1928, furent les lacs Oak, Killarney et Rock et aussi certains petits lacs propres aux montagnes Turtle. Les poissons disponibles y sont le brochet, le sandre ou doré, la perche, les silures ou poissons-chats et les chabots. Un parti de huit ou dix pêcheurs-amateurs vint en wagon spécial de Saskatoon, Saskatchewan, pour y tenter l'exercice de la pêche des truites tachetées près des rapides Kettle sur la Nelson. Ces personnes réussirent à capturer quelques beaux specimens de ce poisson.

Le tableau suivant donne la quantité approximative du poisson pris par les pêcheurs à la ligne pendant la saison de 1928.

—	Domiciliés		Non-domiciliés		Total	
	qtx	$	qtx	$	qtx	$
Chabot	50	500	25	250	75	750
Silures ou poissons-chats	20	200	5	50	25	250
Grondin ou tambour	50	500	15	150	65	650
Laquaiche	200	1,400	15	105	215	1,505
Perche	200	2,000	50	500	250	2,500
Sandre ou doré	500	5,000	50	500	550	5,500
Brochet	900	4,500	700	5,600	1,600	10,100
Cyprins-sucets	70	490	15	120	85	610
Truite	60	600	10	100	70	700
	2,050	15,190	885	7,375	2,935	22,565

Nombre des pêcheurs à la ligne et valeur du matériel:—

Domiciliés	Valeur du matériel	Non-domiciliés	Valeur du matériel
5,000	$8,000	1,113	$2,783

Nombre total des pêcheurs à la ligne	6,113
Valeur totale du matériel d'exploitation	$10,783

POURSUITES JUDICIAIRES ET CONFISCATIONS

Pendant l'année on a consigné 42 poursuites judiciaires dans la province:—

Filets illicites de pêche	13
Posage de barrages ou de dispositifs faisant obstacle à la migration des poissons	2
Possession illicite	4
Pêche sans licence	6
Pêche des poissons au dard ou à la foëne	4
Usage d'armes à feu	5
Pêche en temps prohibé	2
Pêche illicite des esturgeons	2
Pêche dans l'étendue prohibée d'une échelle à poissons	4
	42

On a consigné dans la province en 1928, 254 confiscations avec les résultats suivants:—

Montant total perçu en amendes	$264 50
Montant total dérivé de la vente d'articles confisqués	1,104 73

Le tableau suivant donne la quantité et la valeur approximatives du poisson pêché en 1928 par les colons de la province pour leur consommation alimentaire:—

—	Quantités	Valeur
	qtx	$
Poissons-chats ou silures	70	700
Laquaiche	2,000	16,000
Chevesne	14,500	32,900
Perche	245	1,560
Sandre ou doré	5,530	44,650
Brochet	8,490	27,842
Cyprins-sucets	75	350
Truite	100	1,000
Tullipi	2,350	13,650
Poisson blanc	8,100	56,700
	41,460	213,652

Nombre de filets	3,000	$ 24,000
Nombre de carrelets	600	900
Nombre de lignes avec hameçons	200	300
Nombre de permis de colons	1,160.	$ 25,200

RAPPORT DU SURINTENDANT DES PÊCHES G. C. MACDONALD—PROVINCE DE LA SASKATCHEVAN—ANNÉE 1928-29

Pendant l'année civile de 1928, la production commerciale des pêcheries de la Saskatchewan fut de 61,931 quintaux de poisson. Ce résultat représente un accroissement de 4,131 quintaux par rapport à l'année antérieure. Les accroissements et les décroissements des diverses espèces se décomposent comme suit:—

Espèces	Accroissements	Décroissements
Poisson blanc	2,344	
Brochet	1,144	
Chevesne	882	
Poissons divers	1,023	
Esturgeon	342	
Hareng	3	
Laquaiche	.....	
Truite	.....	292
Sandre ou doré	.....	699
Tullipi	.....	612
	4,738	1,607

L'accroissement du rendement est en partie attribuable à une augmentation de 114 dans le nombre des exploitants et en partie au fait que la production propre aux lacs, sis dans la région nord-est de la province, a été incorporée cette année à la statistique de la Saskatchewan au lieu de faire partie de celle du Manitoba comme auparavant.

La valeur totale marchande de la production se chiffre à $563,533, soit une augmentation de $59,924 par rapport à l'année antérieure. On signale pour la pêche d'été une augmentation de $1,786 en valeur pécuniaire et pour la pêche d'hiver une augmentation de $58,138. L'accroissement en valeur monétaire n'est pas seulement dû à un relèvement des prises mais aussi au fait qu'il fut vendu en la saison d'hiver 4,405 quintaux de poisson frais de plus que l'année d'avant: poisson blanc et brochet surtout.

Sur certains lacs, la campagne de pêche fut de brève durée tant parce que les limites de capture y furent atteintes en janvier qu'en raison du retard apporté à la formation de la nappe de glace en décembre. Sur le lac Waterhen, les limites de capture furent atteintes le 28 décembre 1927. Les lacs Keeley et Liston furent fermés à la pêche le 4 janvier; les lacs Makwa et Ministikwan et la rivière Deep, le 10; les lacs LaPlonge et Doré, le 14; Peter-Pond et Churchill, le 17; Murray le 24 et Shagwenan, le 31.

Les exploitations d'hiver commencèrent 5 ou 12 jours après le premier décembre et pendant la première partie de la campagne, l'exercice de la pêche fut restreinte aux étendues d'eau peu profonde, attendu que certains lacs ne se congelèrent pas avant le 20 décembre. Cette condition, encore aggravée par la persistance et la prolongation du temps doux jusqu'en janvier, a rendu très ardue aux pêcheurs la pratique de leurs opérations pendant l'hiver, avec le résultat que l'accroissement du rendement n'est pas aussi considérable qu'il aurait pu l'être dans des circonstances normales, surtout en tenant compte d'une augmentation dans le nombre des exploitants.

Dans la production du poisson blanc, on signale un accroissement de 2,344 quintaux, se décomposant comme suit: 205 quintaux pour le lac Des Iles; 789 quintaux pour le lac Ile-à-la-Crosse 312 quintaux pour le lac La Ronge; 138 pour le lac Turtle; 197 quintaux pour le lac Long; 4,283 quintaux pour le lac Churchill et 89 quintaux pour le lac Murray. La limite des captures n'a été atteinte en l'hiver 1927-28 sur aucun de ces lacs, à l'exception des lacs Churchill et Murray, circonstance qui s'est traduite par une prolongation de la campagne

de pêche. Sur le lac Churchill l'accroissement en production est due à une augmentation sensible dans le nombre des exploitants en activité en décembre, tout comme pour le lac Murray où le nombre d'exploitants fut doublé.

On constate un décroissement de 30 quintaux dans la production du poisson blanc sur le lac Pierce; de 135 quintaux sur le lac Makwa; de 51 quintaux sur le lac Jackfish; de 383 quintaux sur la rivière Deep; de 30 quintaux sur le lac Candle; de 334 quintaux sur le lac LaPlonge; de 727 quintaux sur le lac Peter-Pond; de 2,879 quintaux sur le lac Doré et de 603 quintaux sur le lac Waterhen.

On signale une augmentation de 1,144 quintaux de brochet, de 882 quintaux de chevesne et de 1,023 quintaux de poissons divers, résultat dans une large mesure atttribué à la pêche exercée en eau peu profonde dans la première partie de décembre. Le lac Ile-à-la-Crosse seul se distingue par une augmentation de 1,257 quintaux; le lac Churchill par une augmentation de 214 quintaux; le lac LaRonge par une augmentation de 52 quintaux, le lac Turtle par une augmentation de 34 quintaux, le lac Des Isles par une augmentation de 31 quintaux, et le lac Doré par une augmentation de 52 quintaux, en sus de légères augmentations pour d'autres nappes d'eau. Le lac Peter-Bond accuse un décroissement de 302 quintaux; de même certaines autres nappes d'eau accusent de légers décroissements.

La pêche des esturgeons se caractérise par un relèvement de 342 quintaux en raison du fait que la production de la rivière Churchill a été transférée du Manitoba à la Saskatchewan cette année.

La production des truites accuse un fléchissement de 292 quintaux par rapport à l'exercice antérieur, fléchissement qui se décompose comme suit: Lac LaRonge, 20 quintaux; lac Pierce, 26 quintaux; lac LaPlonge, 83 quintaux et lacs Little, Trout et Green, maintenant incorporés au domaine constituant le Parc National et dans lesquels la pêche est interdite, 40 quintaux. On enregistre une augmentation dans le rendement des lacs, sis dans la région nord-est de la province et ressortissant autrefois à l'administration du Manitoba.

Le sandre ou doré accuse un fléchissement de 699 quintaux, surtout imputable au lac Churchill.

Le tullipi accuse aussi un fléchissement dans nombre de lacs de la province. Le déclin total de cette pêche est de 612 quintaux.

PRODUCTION D'ÉTÉ

La production d'été s'est totalisée à 2,457 quintaux, soit un décroissement de 274 quintaux par rapport à l'année antécédente, contrebalancé par une augmentation de $1,786 en valeur marchande. Le fléchissement de la production est imputable à l'absence de toute exploitation sur le lac Jackfish et au déclin de la pêche sur le lac Makwa. Vu l'abaissement de la limite de capture, les cours se sont montrés plus avantageux que ceux de l'année d'avant. Les cours élevés, pratiqués pour le poisson frais d'hiver, contribuent à faire diminuer la production d'été.

POISSON FRAIS

Dans le cours de la saison d'hiver, 2,934 quintaux de poissons furent écoulés sur les marchés à l'état non congelé. Ce chiffre se décompose comme suit: 2,872 quintaux de poisson blanc, 20 quintaux de truite, 26 quintaux de sandre ou doré et 6 quintaux de tullipi. Ceci représente un accroissement de 863 quintaux par rapport à l'année antérieure. Tout ce poisson fut expédié de l'arrondissement nord-ouest, c'est-à-dire, de Battleford-Nord et surtout des lacs Jackfish, Murray, Turtle et Makwa.

MATÉRIEL D'EXPLOITATION

La valeur du matériel d'exploitation en usage pendant l'année s'est chiffrée à $118,627, soit un accroissement de $26,660 par rapport à l'année antérieure. On constate un accroissement de 2,926 dans le nombre des filets flottants, d'une

valeur de $37,865; de 4 verveux d'une valeur de $40; de 80 lignes d'une valeur de $90. Ce résultat découle du fait que les règlements permettent maintenant un plus fort métrage de filet et que le nombre des pêcheurs en exploitation s'est accru. On signale une diminution de 25 jetées ou môles, de 30 glacières, de 36 bateaux à rames, de 18 bateaux à moteur et de 6 fumeries. Ce fléchissement est presque entièrement imputable à l'interdiction de la pêche d'été dans les lacs Long et les lacs sis dans l'arrondissement de Battleford-Nord.

CONDITIONS DES PÊCHERIES

La condition générale des pêcheries de la province est jugée plus favorable, ce qui est en partie dû aux limites de capture imposée à la plupart des lacs. Les résultats de l'empoissonnement de ces nappes d'eau au moyen d'alevins de poisson blanc commencent à se percevoir, surtout en ce qui concerne les lacs Jackfish et Okémasis où furent pêchés nombre d'individus appartenant à la génération des alevins de 1924. Il fut facile de les reconnaître par l'éclat de leur coloration. Les lacs Fox, Knee et Frobisher, sis au nord et à l'ouest du lac Ile-à-la-Crosse, ont été ouverts à la pêche pendant l'année et les sociétés commerciales de pêche y ont pratiqué des chemins pour la circulation des attelages. Il est certain que dans un avenir rapproché d'autres lacs de cette région seront mis en valeur. Les seules eaux au sud de la Saskatchewan-Nord qui soient peuplées de poissons blancs sont les petits lacs propres à la vallée de Qu'Appelle auxquels il peut être nécessaire d'imposer bientôt des restrictions en raison de l'intérêt sans cesse croissant qu'y attachent les pêcheurs à la ligne. Le lac Long est maintenant assujetti à une prohibition de trois ans, pour le même motif principalement.

Des renseignements importants furent recueillis sur les lacs Bear, Ballantyne et Deschambault comme résultat d'une exploration entreprise par un garde-pêche dans cette région. Il fut constaté qu'une route avait été pratiquée vers ces lacs par la ligne de chemin de fer procédant de Nipiwan. Cette voie ferrée va contribuer à la mise en valeur de nombreux lacs de pêche. Les embranchements de voie ferrée projetés à partir de Melfort et de Prince-Albert vont rendre accessibles d'importants lieux de pêche.

La température fut si douce pendant tout le mois de décembre qu'on craignit un moment que la qualité des produits de pêche en fût affectée. Mais par bonheur il n'en fut rien, et tout le poisson put être écoulé sur les marchés. Il est vrai que certains produits subirent une légère altération de coloration en raison de l'insuffisance du nombre de caisses d'emballage et du manque de neige pour sauvegarder le poisson des atteintes de l'air ambiant, mais les négociants n'eurent pas à déplorer de pertes dans les expéditions provenant de l'arrondissement. La clémence de la température en automne a contribué à la capture d'un plus grand nombre de poisson encore chargés de laitance et d'œufs. Les exploitations furent quelque peu retardées en décembre par suite des intempéries, mais dans l'ensemble, la campagne de pêche fut jugée comme favorable aux exploitants et aux négociants.

Les pêcheurs n'ont pas manqué d'apprécier à sa juste valeur l'autorisation qui leur fut accordée d'accroître le métrage de leurs filets. Certains exploitants firent ressortir les avantages susceptibles de découler de l'interdiction de la pêche d'été dans certains lacs sis à proximité des voies ferrées. Selon ces personnes l'exploitation de ces lacs devrait être restreints à la saison d'hiver afin de permettre aux pêcheurs de bénéficier des cours élevés pratiqués pour le poisson frais pêché en hiver. Pareille mesure serait non seulement de nature à assurer aux pêcheurs la réalisation de meilleures recettes pour le poisson blanc mais aussi à parer au gaspillage qui se fait des poissons communs dont il est difficile de disposer pendant l'été mais qui en hiver peuvent être congelés et écoulés en cet état sur les marchés.

OBSERVANCE DES RÈGLEMENTS

Pendant l'année, on a consigné 128 poursuites judiciaires toutes, à l'exception de quatre, suivies d'une condamnation. Le montant des amendes imposées se chiffre à $585.00, avec dépens judiciaires supplémentaires de $281.70 contre les défendeurs. L'ensemble des délits de pêche se décompose comme suit:—

Pêche en temps prohibé	45
Pêche au moyen d'appareils illicites	42
Pêche sans licence	24
Possession du poisson en temps prohibé	9
Obstruction d'échelles à poisson	2
Destruction d'alevins	1
Pêche en aires prohibées	1
	124

On a effectué pendant l'année 111 confiscations. Ce chiffre se décompose comme suit:—

Appareils licites	31
Appareils illicites	49
Poisson illicitement pêché	31
	111

Le nombre des ventes d'objets ou d'articles confisqués s'est élevé pendant l'année à 29 d'un produit de $197.76.

ÉCHELLES À POISSON ET DIGUES

Des réparations furent effectuées par le ministère des Travaux publics à la digue de la rivière Cowan. L'échelle à poissons y est maintenant en bon état de franchissement.

La direction des Chemins de fer de l'Etat a opéré la réfection de l'échelle à poissons pratiquée dans la digue de la rivière Vermillon près de Vermillon de même que celle de la digue, sise dans la rivière Carrot près de Melfort. La digue McLure dans la crique Round-Lake fut aussi réparée. La question relative à la restauration de toutes les échelles à poissons, pratiquées dans les digues de la crique Moose Jaw, fait en ce moment l'objet de l'attention des autorités.

La direction des Chemins de fer de l'Etat a fait démolir la digue de la rivière Carrot à Ridgedale ainsi que la digue de la rivière Turtle près de Mervin. La même administration a fait construire un barrage dans la crique Bear près de Fort-Pitt et y a établi une échelle à poissons.

PÊCHE DOMESTIQUE AU FILET

En vertu de licences de pêche domestique au filet, il s'est pêché 15,449 quintaux de poisson pendant l'année. Ce chiffre représente un accroissement de 1,100 quintaux par rapport à l'année antérieure, accroissement dû dans une large mesure au fait que la production de Peter Pond, portée l'année dernière au crédit de l'Alberta, fut attribuée cette saison à cette province-ci. On signale une augmentation de 123 dans le nombre de licences domestiques délivrées en 1928. Un problème de première importance dans l'arrondissement est celui qui consiste à restreindre la pratique de la pêche commerciale dans des limites d'exploitation compatibles avec l'exercice des droits que possèdent les domiciliés. C'est là une question qu'il convient de ne jamais perdre de vue.

PÊCHE À LA LIGNE

La valeur approximative des prises de tout poisson, constatées par les divers surveillants pendant l'année, se chiffre à 22,292 quintaux. Ce chiffre représente un décroissement de 847 quintaux par rapport à l'année antérieure en dépit d'une

augmentation de 299 dans le nombre des pêcheurs à la ligne. La moyenne des prises par pêcheur à la ligne fut de 52 livres de poisson par comparaison à 54 livres l'année d'avant. Un certain nombre de petites étendues d'eau, empoissonnées il y a quelques années, fournissent maintenant de belles prises. Les sociétés de pêche à la ligne attachent beaucoup d'importance à la sauvegarde des poissons. On s'efforce de créer entre ces divers organes de protection et les surveillants de pêche des rapports aussi étroits que possible.

INSPECTION DES EAUX

Les surveillants de pêche ont inspecté pendant l'année vingt et une étendues d'eau en vue de s'assurer si elles convenaient ou non à la multiplication des poissons. Sur ce nombre, dix-huit furent déclarées propres à cette multiplication. Huit lacs furent repeuplés par l'introduction dans leurs eaux de poissons originaires de lacs ou rivière du voisinage. Les intéressés n'ont pas ménagé leur aide aux employés de la piscifacture de Fort Qu'Appelle dans l'expédition des alevins issus de cette piscifacture aussi bien que dans le transport des poissons adultes d'un lac à l'autre.

RAPPORT DU SURINTENDANT DES PÊCHES R. T. RODD,—PROVINCE DE L'ALBERTA—ANNÉE 1928-29

Pendant l'année civile de 1928, il y a eu un accroissement de 4,528 quintaux dans la production du poisson en Alberta par comparaison à 1927. C'est là la plus forte production jamais consignée dans cette province. On constate toutefois un faible décroissement dans la valeur au débarquement. L'accroissement, signalé dans la valeur marchande, est dû au relèvement de la production en truite, relèvement surtout attribuable au lac Athabasca. Ci-après apparaissent les particularités de la pêche propre aux deux dernières années:—

—	Quantités	Valeur au débarquement	Valeur marchande
	qtx	$	$
1927	67,267	434,903	712,469
1928	71,795	422,306	725,050
Augmentation	4,478	Dim....12,597	Augm..12,581

L'augmentation des pêches de 1928 se décompose comme suit: 10 quintaux pour la laquaiche; 2,442 quintaux pour les poissons divers; 144 quintaux pour la perche; 1,753 quintaux pour le sandre ou doré; 8,489 quintaux pour la truite; 1,652 quintaux pour le tullipi. D'autre part la pêche des chevesnes accuse un fléchissement de 751 quintaux; celle du brochet de 5,816 quintaux; celle du poisson blanc de 5,335 quintaux.

Le nombre de personnes employées dans l'industrie poissonnière fut en 1927 de 1,161 et en 1928 de 1,401.

On note un accroissement dans la pêche commerciale d'été, dû aux profitables exploitations entreprises sur le lac Athabasca.

Sur les plus grands lacs la pêche fut généralement fructueuse en été. Le lac LaBiche s'est signalé par un apport relativement considérable de poissons blancs de taille géante pour lesquels les prix furent particulièrement rémunérateurs.

Vers la fin de l'automne, le Petit-Lac-des-Esclaves fut de nouveau le théâtre de fréquentes tempêtes dont l'effet fut de troubler l'exercice des exploitations de pêche. Certains des exploitants eurent à déplorer de très lourdes pertes de matériel. Toutefois les facteurs biologiques ou hydrologiques qui conditionnent

la pêche dans cette nappe d'eau ne varient que dans de faibles limites, de sorte que l'exercice de l'industrie poissonnière s'y effectue avec assez de sécurité. Par suite de l'anomalie de la température, les exploitations d'hiver accusent un léger décroissement. La chaleur s'est fait sentir jusque tard en décembre de sorte que plusieurs lacs, y compris le lac Cold, ne purent être exploités vu l'existence de toute nappe de glace ou l'insuffisance de la force portante de celle qui s'était formée. En raison du manque de neige les sentiers et chemins se montrèrent presque impraticables, de sorte que dans les lacs quelque peu éloignés des voies ferrées, les exploitations furent forcément limitées.

Jusqu'au 25 janvier 1929 les licences délivrées furent les suivantes:—

Permis de pêche à la ligne	5,830
Licences marchandes	1,064
Licences domestiques	252
Licences aux Indiens et aux Métis	976
Total	8,122

ACCROISSEMENTS

La pêche d'été se distingue par un accroissement global de 1,145,000 livres par rapport à 1927, accroissement dans une large mesure attribuable au lac Athabasca et au lac LaBiche. De toutes les espèces de poisson, c'est la truite qui a donné la plus forte augmentation. Il importe de souligner l'importante production que fournit maintenant le lac Athabasca. L'introduction de nouveaux appareils et engins de pêche et la mise en pratique de procédés plus rapides et efficaces de vente ont sensiblement contribué au relèvement de la production dans ce lac. Le lac LaBiche fut exploité avec particulièrement de succès. Nombre de pêcheurs y firent usage de filets à grandes mailles et les produits extraits de cette nappe d'eau furent écoulés à bon compte sur les marchés à cause de la grande taille des poissons blancs. Le lac Wabamun s'est aussi distingué par une abondante production tant en hiver qu'en été, et en raison de sa proximité des grandes villes, les exploitants n'éprouvèrent aucune difficulté à écouler tout leur poisson aux prix avantageux alors en cours. Dans cet arrondissement, les exploitants sont manifestement satisfaits de la limite de capture à laquelle ils sont assujettis. Pendant l'hiver, les lacs Primrose, LaBiche, Pigeon et Wabamun se signalèrent par une production régulière et un peu supérieure à celle de 1927.

DÉCROISSEMENTS

En raison de l'anomalie de la température, la production d'hiver fut sensiblement réduite. La pêche d'hiver accuse en effet un déclin de 689,200 livres par comparaison à 1927. Les principaux lacs qui accusent un fléchissement sont le Petit-Lac-des-Esclaves, le lac Cold, où il fallut se servir de bateaux, où les règlements limitent la pêche à en deça d'un mille du rivage et où il s'était formé du reste une couche de glace spongieuse, enfin le lac Winnifred qui accuse un fort décroissement amené par des excès de pêche commis en 1926 et 1927. Les exploitants se rendent maintenant parfaitement compte que les limites de capture auxquelles ces lacs sont assujettis constituent des moyens d'action imposés par la nécessité, que ces restrictions sont raisonnables et qu'à la faveur de conditions climatiques favorables, tous les lacs sont susceptibles de fournir la production qui leur a été assignée et cela sans crainte de dépeuplement.

LAC ATHABASCA

Les exploitations exercées dans ce lac donnent lieu à toute satisfaction. Les produits, dérivés de cette nappe d'eau, sont de plus en plus recherchés. Certaine campagne de publicité bien conduite n'est du reste pas étrangère à cette facilité d'écoulement sur les marchés. Une des sociétés commerciales de pêche a fait

l'acquisition d'une machine à trancher. La truite est tranchée avec soin, congelée, emballée dans du papier ciré ou parcheminé et enfin expédiée. Sur une des surfaces du papier d'emballage figure une vignette attrayante, servant de marque déposée. La pratique d'une manutention aussi soignée n'a pas été sans produire de bons résultats. Les intéressés n'ont rien négligé pour parfaire leur matériel d'exploitation: c'est ainsi que deux remorqueurs à vapeur et deux chalands frigorifiques ont été achetés par eux pour y être utilisés à l'exercice des opérations de pêche. Grâce aux perfectionnements apportés au matériel d'exploitation aussi bien qu'à l'établissement de nouveaux campements de pêche et de bâtiments frigorifiques, les produits, extraits du lac Athabasca, sont maintenant fort recherchés sur les marchés de l'est. On projète pour 1929 sur les rives du lac Athabasca la construction d'une usine ou fabrique d'engrais, d'huiles et de farines de poisson pour l'utilisation des poissons communs, tels les cyprins-sucets. La fabrique de conserves, en existence à ce lac, n'est plus utilisée comme telle, mais les machines et les bâtiments ont été réparés et servent à certains usages.

MARCHÉS ET DÉBOUCHÉS

Les cours pratiqués au printemps ne dépassèrent pas la moyenne, à l'exception de ceux particuliers au poisson dérivé du lac LaBiche, qui eux furent élevés. Les marchés se caractérisèrent par une puissante faculté d'absorption pendant toute l'année. Le nombre des négociants a peu varié, mais celui des colporteurs s'est beaucoup accru. Le colportage du poisson est surtout actif pendant l'hiver quand il y a pénurie d'autres emplois. Les prises extraites du lac Athabasca se sont vendues à bon compte.

Les cours, pratiqués pour le poisson d'automne, dérivé du Petit-Lac-des-Esclaves, furent avantageux. Les produits de pêche provenant de cette nappe d'eau sont toujours accueillis avec faveur sur les marchés de l'est.

Les prix d'hiver, vu la rareté du poisson frais et congelé au début de la saison, furent des plus rémunérateurs, surtout en ce qui concerne le poisson non congelé. Au demeurant le poisson congelé n'est pas apparu sur le marché en quantités appréciables avant la dernière décade de décembre par suite du temps doux qui s'est prolongé jusque là. C'est le poisson blanc qui a naturellement entraîné les prix les plus élevés, soit 10 ou 12 sous la livre, suivi de près par la truite et le sandre ou doré. La stabilisation des cours procède de l'institution d'une limite de capture. Et comme aucun nouveau lac n'a été découvert ni mis en valeur, il n'est pas surprenant de constater une concurrence active pour l'achat de ce poisson, concurrence dont le résultat est un raffermissement des prix.

TRANSPORT ET EXPÉDITION

Les sociétés de transport et d'expédition n'ont rien ménagé pour faciliter l'écoulement du poisson sur les marchés en bonne condition comestible. Les négociants n'ont jamais éprouvé de contretemps par suite de retards dans le service des fourgons frigorifiques. Le matériel d'exploitation a été accru par l'addition de chalands frigorifiques, de remorqueurs et d'entrepôts frigorifiques. En outre le procédé Ottensen de congélation à la saumure est maintenant en pratique à Edmonton. Au début de l'hiver, les chemins et sentiers étaient presque impassables, ce qui explique pourquoi le poisson n'arriva pas sur les marchés en aussi bonne condition comestible que d'habitude, exception faite toutefois pour le poisson en provenance des lacs situés à proximité des voies ferrées. Plusieurs des lacs ne se congélèrent pas avant la dernière décade de décembre. Plusieurs des sentiers aussi ne devinrent facilement praticables qu'en cette période. Dans les régions colonisées, l'usage des camions tend à se généraliser pour le transport du poisson aux divers bourgs et villages. Pendant l'hiver le nombre s'en est sensiblement accru.

Il convient de signaler ici que la valeur du matériel d'exploitation et de l'outillage excède maintenant un demi-million de dollars. Les appareils, les engins, les machines, l'outillage sont de la meilleure fabrication industrielle. Les négociants voient maintenant à ce que le poisson soit emballé et classé avec soin avant d'être expédié aux marchés éloignés.

OBSERVANCE DES RÈGLEMENTS

Le nombre total de licences, permis, etc., délivrés de ce bureau se chiffre à 8,122, soit une augmentation de 330 par rapport à 1927. Ce résultat est attribuable à la généralisation de la pêche à la ligne, à la clémence de la température et à une mise en vigueur plus stricte des règlements. La multiplication du nombre des sociétés protectrices de poisson et de gibier a naturellement contribué à l'expansion de la pêche, et le concours qu'elles nous prêtent est toujours accueilli avec empressement. Le nombre des poursuites judiciaires se totalise cette année à 72 et le nombre des confiscations à 47. Le nombre des poursuites judiciaires se décompose comme suit:—

Pollution ou contamination des cours d'eau	14
Pêche avec filets à maille illicite	13
Pêche à la ligne sans permis et pêche sans licence	10
Pêche avec appareils illicites (dards, etc.)	9
Pêche en temps prohibé	7
Destruction du poisson au-dessous de la taille licite	4
Usage de la dynamite	4
Possession du poisson en temps prohibé	3
Pêche à la ligne en eaux prohibées	2
Absence du numéro de licence sur bouées et filets	2
Pêche en dehors des étendues délimitées (P.L. des E.)	2
Pêche à la ligne à l'encontre du parag. 2	1
Résistance à un garde-pêche	1
	72

Six personnes furent aussi poursuivies par des gardes-forestiers pour avoir pêché dans des étendues d'eau prohibées du domaine forestier national. Cinq d'entre elles furent aussi chargées d'un second chef d'inculpation pour avoir pêché en temps défendu contrairement aux articles 79a et 85 des règlements forestiers. Il convient de faire mention ici de l'aide dont a bénéficié le département de la part de la Gendarmerie à Cheval royale canadienne, de celle du service de la Police provinciale de l'Alberta, de la part aussi des gardes-pêche volontaires dispersés dans toute la province et enfin des sociétés sous-énumérées dont plusieurs furent constituées pendant l'année: Ci-après apparaît la nomenclature de leurs désignations:—

Société des Pêches et des Chasses de Red Deer.
" " " Medecine-Hat.
" " " Craigmyle.
" " " Olds.
" " " Didsbury.
" " " Calgary.
" " " Nanton.
" " " Sheep Creek.
" " " Midnapore.
" " " Claresholm.
" " " Delia.
" " " Drumheller.
" " " Hanna.
" " " Banff.
" " " Carstairs.
" " " MacLeod.

"	"	"	Carbon.
"	"	"	Hillcrest.
"	"	"	Pincher Creek.
"	"	"	Strathmore.
"	"	"	High River.
"	"	"	Camrose.
"	"	"	Cadogan.
"	"	"	Jasper.
"	"	"	Edmonton.
"	"	"	Vulcan.
"	"	"	Stavely.
"	"	"	Bassano.
"	"	"	Brooks.
"	"	"	Coleman.
"	"	"	Drumheller.
"	"	"	Lethbridge.
"	"	"	Cardston.
"	"	"	Killam.

La Société des Pêches et des Chasses de l'Alberta fut aussi organisée pendant l'année. Les directeurs de cette association sont nommés par le bureau de direction des sociétés moins importantes.

RÉSEAUX DE CANAUX D'IRRIGATION

En raison des très fortes précipitations de pluie survenues pendant la première partie de la saison et de la survenance d'orages et d'ondées jusqu'en août, les exploitants agricoles n'eurent pas à recourir à l'irrigation. C'est pourquoi les plus petits réseaux n'ont pas fonctionné pendant l'été. Seuls les grands réseaux soutirèrent assez d'eau des rivières pendant l'été pour alimenter et combler leurs bassins et réservoirs, mais comme en la dernière partie de la saison la température fut très sèche, des quantités d'eau considérables furent consommées pour en saturer le sol afin de le rendre assez humide pour assurer la germination des semences le printemps prochain. Aucune représentation ne nous est parvenue en ce qui concerne la destruction des poissons.

DIGUES ET ÉCHELLES À POISSONS

Une nouvelle digue fut construite par le bourg de Claresholm, dans la crique Willow, en remplacement de celle qui fut emportée par les crues en la saison dernière. Il n'est pas besoin d'échelles à poissons dans cette digue. On considère que la présence d'une échelle à poissons y serait plus préjudiciable qu'utile à la pêche des truites, car elle n'aurait d'autre effet que de permettre l'ascension des brochets, et des cyprins-sucets dans les eaux peuplées par les truites.

On a établi une nouvelle échelle à poissons dans la digue de la crique Bear à Grande-Prairie.

Toutes les autres digues et échelles à poissons furent régulièrement inspectées pendant l'été et trouvées en bon état de fonctionnement en tout temps. La société d'énergie électrique de Calgary est en ce moment à faire ériger une grande digue dans la rivière Bow, à l'ouest de Calgary. Cette digue va contribuer à la création d'un lac de plusieurs milles de longueur où se développeront éventuellement des pêcheries importantes. Cette nappe d'eau constituera aussi un lieu très propice au canotage et à la natation pour les habitants de Calgary. Les mêmes espèces de poissons seront pêchées en aval et en amont de la digue.

PÊCHE À LA LIGNE

La pêche à la ligne fut dans l'ensemble beaucoup plus fructueuse que l'année d'avant tant en ce qui concerne la délivrance des permis que par les quantités de poisson pêché, bien qu'au lac Cold on signale un fort décroissement dans les quantités de truites prises et dans le nombre de permis délivrés. Il n'y eut en effet que 630 permis d'émis à cet endroit par comparaison à 926 pour la saison de 1927, cependant que les quantités de truites pêchées furent de 32,025 livres par comparaison à 54,725 en 1927. Ce décroissement n'est pas imputable à la rareté de la truite dans le lac mais à l'état presque impraticable des chemins pendant une grande partie de la saison. A la fin de juillet il devint évident que la pêche à la ligne serait désavantageuse dans tous les secteurs de la province vu l'état lamentable des routes défoncées par des pluies incessantes et la souillure de l'eau dans les rivières gonflées par ces précipitations anormales. De la fin de mai à la fin de juillet, les chemins dans la région de Cold Lake furent presque impassables. La saison de pêche à la ligne dans ce lac se termine le 14 septembre. Les pêcheurs-amateurs de la région méridionale de la province des environs d'Edmonton et l'aire occidentale furent plus fortunés. La saison de pêche riveraine dans les cours d'eau à l'ouest d'Edmonton et dans la rivière Bow et ses tributaires au sud jusqu'à la ligne-frontière canado-américaine, ne commence pas avant le 15 juin pour se terminer le 15 octobre dans ces derniers cours d'eau et le 31 octobre dans les premiers. Les conditions climatiques ont changé vers la fin de juillet et après cette date la pluie s'est faite rare dans toutes les régions de la province. L'état des routes s'améliora et elles restèrent favorables à la circulation jusqu'à la fin de décembre. Les pêcheurs-amateurs furent même en mesure de pénétrer dans des territoires jamais atteints auparavant en automobile. Et bien que l'exercice de la pêche à la ligne ait été différée par les pluies signalées dans la première partie de la saison, les amateurs ne parurent pas moins satisfaits des résultats obtenus. Le bilan des opérations de l'année s'est conclu par un accroissement de 614 dans le nombre des permis de pêche à la ligne et riveraine par rapport à 1927 et par un accroissement de 161 par rapport à la saison de 1926, année sans précédent pour la pratique de cette pêche. Les quantités de poisson pris furent presque le double de celles de l'année dernière.

La pêche à la ligne des brochets, des sandres ou dorés et des perches fut partout exceptionnellement fructueuse pendant la dernière partie de la saison et jusqu'à la congélation des lacs et des cours d'eau, phénomène qui se produisit fort tard dans la saison par suite du beau temps qui se fit sentir pendant tout l'automne. La pêche à la ligne des laquaiches dans la rivière Sturgeon et la rivière Red Deer fut plus favorable en juillet et la première décade d'août que depuis nombre d'années. L'exercice de cette pêche s'est caractérisé par la capture d'individus de forte taille. Comme d'habitude, la pêche des brochets fut fructueuse dans les nappes d'eau formées par les réseaux de canaux d'irrigation, notamment dans les lacs Christena, Newall, Chin, McGregor et Keho. Les lacs McGregor et Keho furent les derniers formés et ne commencèrent que cette année à être exploités mais il n'empêche qu'on y a effectué de belle prises.

On a pratiqué avec succès la pêche à la ligne des truites arc-en-ciel et des graylings dans les cours d'eau tributaires des rivières Athabasca et McLeod, arrondissement de Edson, à l'ouest d'Edmonton. D'importantes prises de truites Loch Leven furent opérées dans la rivière Raven et dans les cours d'eau tributaires de la rivière Red Deer qui furent dans les dernières années empoissonnées au moyen d'individus de cette espèce. On signale un relevèment sensible de la pêche à la ligne dans les rivières Bow, Elbow et Highwood. Des prises exceptionnellement belles de truites arc-en-ciel et coupe-gorge furent opérées dans la rivière Elbow, à l'est et à l'ouest de Calgary. La pêche dans la rivière Elbow fut déclarée la plus fructueuse effectuée depuis vingt-cinq ans, environ soixante-

cinq pour cent des prises étant constitué de truites arc-en-ciel. La pêche semble encore s'améliorer dans la rivière Highwood bien qu'elle y soit pratiquée avec intensivité dans toute la saison. Dans la rivière Old-Man et ses affluents, la pêche fut aussi plus fructueuse que depuis nombre d'années.

Ce relèvement de la pêche est dû à la pisciculture, à une mise en vigueur plus rigoureuse des règlements et à une meilleure observance des lois de la part des pêcheurs à la ligne et riverains. Aux nombreuses sociétés protectrices récemment constituées revient une large part de mérite pour le respect sans cesse grandissant dont sont l'objet les lois et règlements de pêche, car ces associations n'épargnent rien pour inculquer dans l'esprit de la population la nécessité qu'il y a de se conformer à ce genre de législation.

INSPECTION ET REPEUPLEMENT DES LACS

Dans l'intention de les empoissonner, dix lacs et rivières furent inspectés durant la saison. Six lacs furent empoissonnés avec succès au moyen de perche et de sandre ou doré. Quatre lacs furent peuplés d'achigans à grande bouche par certaines sociétés ou clubs qui firent eux-mêmes les frais de cette entreprise après en avoir obtenu la permission.

Le peuplement de plusieurs lacs dans la région d'Edmonton au moyen de perches et de sandres ou dorés fournit déjà de bons résultats.

Des milliers de perches sont maintenant capturées au lac Matayan dans lequel on introduisit 42 perches adultes en 1922. On constate maintenant la présence dans le lac Hastings d'une multitude de jeunes perches issues des reproducteurs de cette espèce déposés dans cette nappe en 1925. On signale aussi de jeunes perches dans le lac Cottage et le lac Sandy dans lesquels des perches en maturité furent immergées il y a trois ans. Les sandres ou dorés déposés dans le lac Nakamun s'y sont parfaitement bien multipliés. Les digitales de perches immergés en 1925 dans le lac Whitewood ont maintenant atteint le poids d'une demi-livre. Les effets de l'empoissonnement de certains cours d'eau au moyen d'alevins originaires de l'écloserie de Banff sont très satisfaisants. Cette opération a grandement contribué au relèvement de la pêche à la ligne.

RAPPORT DU SURINTENDANT DES PÊCHES, LE MAJOR J. A. MOTHERWELL—DIVISION OCCIDENTALE DES PÊCHERIES—(COLOMBIE BRITANNIQUE)—ANNÉE 1928

Il n'est pas sans intérêt de signaler ici que le rendement en conserves de saumon propre à 1928 n'est que de 29,561 caisses inférieur à la plus forte production enregistrée. Le rendement de 1928 est de 2,035,637 caisses par comparaison à 2,065,198 caisses en 1926, année de production sans précédent. Malheureusement le rendement en conserves de saumon sockeye fut de beaucoup inférieur à la moyenne des dernières années, ce qui est attribuable à l'insuccès de la pêche sur la rivière Skeena et le fleuve Fraser. La province toute entière n'a produit que 203,541 caisses de conserves de cette race de salmonidé par comparaison à la moyenne de production des quinze dernières années par périodes de cinq ans, à savoir:—

1914-1918	368,767
1919-1923	303,805
1924-1928	322,164

Le rendement propre à la rivière Naas a constamment décliné dans la dernière décade. Cet état de choses est indubitablement imputable à l'intensité des exploitations exercées dans les secteurs à travers lesquels passent les saumons de la rivière Naas dans leur course vers les frayères. Cette remarque s'applique surtout aux opérations énergiques accomplies dans les eaux d'Alaska.

Dans l'aire de la rivière Skeena, en raison de l'exercice d'exploitations toujours de plus en plus actives, il devint nécessaire, pour y assurer l'existence des pêcheries de sockeye, d'instituer une période prohibée hebdomadaire de soixante heures pendant toute la durée de la campagne de pêche. A en juger par l'importance du nombre des reproducteurs dans les frayères, la création de cette période prohibée a réalisé l'effet visé, en permettant aux saumons de monter le cours de cette rivière et fut indubitablement une des causes principales de la diminution des prises. Le fléchissement de la mise en conserve ne saurait être assurément considérée comme un indice du déclin des peuplements, mais témoigne au contraire, vu l'excellente condition des frayères, de l'efficacité du régime administratif présentement en vigueur.

Dans le fleuve Fraser, lors des années 1926 et 1927, il se produisit une montée très tardive de saumons sockeye, ce qui explique l'importance du rendement en conserves dans cette aire. En 1928, la migration tardive ne s'est pas produite.

A Rivers-Inlet, les prises furent déconcertantes, bien que les conditions en existence dans les frayères ne sauraient être considérées comme alarmantes. On a signalé une abondance d'individus de cinq ans mais un très faible pourcentage de poissons de quatre ans, dû indubitablement aux crues désastreuses de 1924 qui ont ravagé une forte étendue des frayères en y détruisant les semences d'œufs. Un autre facteur, qui a contribué à la diminution de la mise en conserve, a consisté dans la survenance d'une période de temps froid et sombre à l'époque de la migration ascendante des saumons. En pareilles circonstances, les saumons recherchent les profondeurs et évitent ainsi les filets.

A Smiths-Inlet, les résultats furent très satisfaisants. La mise en conserve y a produit 33,289 caisses et un nombre considérable de saumons reproducteurs de la race sockeye réussirent à atteindre les frayères. Grâce à la mise en vigueur des présents règlements, il n'y a aucun doute quant à la possibilité de maintenir indéfiniment la migration des saumons sockeye dans cette aire.

A la rivière Nimpkish, la mise en conserve fut quelque peu au-dessous de la moyenne, mais le lit des frayères fut parfaitement ensemencé d'œufs de saumon de sockeye. En cet endroit les règlements en vigueur suffisent à y assurer la survivance des peuplements

De même, on signale l'existence d'une abondante migration de saumons sockeye dans le passage Barclay et tout incline à penser que les efforts tentés en ces dernières années en vue du repeuplement de cette région, par voie d'opérations piscicoles et de prohibition de la pêche, ont enfin contribué à y relever l'importance des migrations, surtout dans les aires propres aux rivières Stamp et Sproat. L'échelle à poissons récemment construite aux chutes Stamp s'est révélée entièrement efficace par la facilité avec laquelle les poissons sont maintenant à même de la franchir.

Dans le cas des saumons de printemps, le relevé des quantités mises en conserve n'est pas un indice de la valeur numérique des montées, attendu que cette race de salmonidé est de plus en plus utilisée dans le négoce du poisson frais et congelé.

La même remarque s'applique dans une certaine mesure au saumon coho. Un pourcentage important des prises est mis en frigorifique ou sert au trafic du poisson frais. La mise en conserve de 1928, 150,684 caisses, est très satisfaisante, vu les importantes quantités utilisées tel que ci-haut indiqué.

Le relevé suivant établit, pour les quinze dernières années, par période de cinq ans, la comparaison entre les divers rendements de saumon coho:—

1914-1918	159,887
1919-1923	121,964
1924-1928	155,786

Le rendement global en conserves de saumon rose se chiffre à 792,362 caisses. C'est la plus forte production jamais enregistrée, excédant de 19,369 caisses celle de l'année antérieure qui elle-même était sans précédent. Le rendement

de cette année aurait été sans doute encore plus important n'eussent été les restrictions imposées contre l'exercice de la pêche en des endroits tels que Masset-Inlet où l'aire Justkatla fut prohibée toute la saison à l'exception de 1½ jour. C'est dans cette aire qu'un très fort pourcentage des prises furent opérées en les deux années dernières. La migration des saumons roses dans les rivières Naas et Skeena fut extraordinairement abondante et comme question de fait cette condition fut générale dans la province, à l'exception du fleuve Fraser dont on n'attendait rien d'important parce que 1928 était, dans le cycle des migrations, une année de petite montée.

Dans l'aire centrale, la migration fut merveilleuse, tout comme dans le cas de Bella Coola et du chenal Fisher. A la rivière Oyster et à la rivière Courtnay, sur la côte orientale de l'île Vancouver, les quantités constatées furent exceptionnellement considérables. Dans presque tous les cas, la condition des poissons fut au-dessus de la moyenne de sorte qu'il en est dérivé des conserves d'une qualité supérieure.

Les saumons roses parviennent à maturité en deux ans. Le relevé suivant établit pour les douze dernières années, par période de deux ans, une comparaison de la moyenne des prises de saumon rose:—

1917-1918	512,252
1919-1920	433,741
1921-1922	387,442
1923-1924	549,246
1925-1926	609,196
1927-1928	519,990

Dans le cas des saumons chum, la mise en conserve de l'année fut aussi sans précédent, excédant de 161,294 caisses celle de 1926, en dépit des importantes quantités de saumon chum qui furent utilisées à l'état congelé et frais.

Le relevé suivant établit la comparaison entre le rendement en conserves de saumon chum de cette année et celui des quinze années antérieures, par période de cinq ans:—

1914-1918	295,912
1919-1923	240,866
1924-1928	661,145

En présence de ces importantes prises de saumon chum et roses, on est porté à se demander si on ne soustrait pas des migrations de ces salmonidés un trop fort pourcentage d'individus en maturité. Mais on peut se rassurer à ce sujet, car les surveillants de pêche déclarent avoir constaté pendant la saison la présence de saumons roses et chum dans de nombreux cours d'eau où ils n'en avaient jamais été signalés auparavant. L'année 1928 fut une période par excellence pour les saumons roses et chum, et malgré une mise en conserve considérable de ces salmonidés, les frayères furent abondamment ensemencées d'œufs.

Le relevé suivant établit la comparaison entre le rendement en conserves de toutes les races de saumon de cette année et le rendement des quinze dernières années par période de cinq ans:—

1914-1918	1,282,625
1919-1923	1,163,265
1924-1928	1,785,882

Les saumons roses et chum sont capturés au moyen de sennes à poche dont le nombre est passé de 92 en 1912 à 555 en 1925 mais ne s'est chiffré qu'à 397 en 1928. La diminution en l'année sous revue est attribuable aux mesures très énergiques prises par le département en 1927, année caractérisée par les plus intensives exploitations jamais exercées et où il fut résolu de sauvegarder les peuplements de saumon à tout prix, même s'il fallait pour cela réduire les prises au point de rendre infructueux l'exercice de l'industrie. C'est en l'année 1927

que furent mouillés le plus grand nombre d'appareils et d'engins de pêche et les exploitants industriels et négociants se rendirent compte l'année suivante qu'à moins de modérer la pratique de leurs exploitations, force serait aux autorités d'amplifier ou de renforcer l'intensité des restrictions déjà imposées.

Un des résultats de l'intervention du département fut de déterminer les industriels et les fabricants à se concerter et à conclure un accord par lequel il fut convenu de réduire le nombre des sennes à poche en exploitation. Cet accord s'est en fait traduit par un décroissement dans le nombre de licences de sennes à poche qui est passé de 555 en 1927 à 397 en 1928, soit une diminution de 158. De plus, cette convention, jointe à la fusion de deux des plus importantes sociétés de conserves, a permis la fermeture de quatorze fabriques de conserves de saumon fermeture dont l'effet est d'épargner des frais considérables d'administration et de gestion.

Comme conséquence de l'accord ci-haut désigné, la pêche au moyen de sennes à poche fut dans une large mesure limitée à des aires sises à une distance raisonnable des fabriques de conserves pour le compte desquelles ces sennes étaient exploitées. La durée des sorties étant ainsi abrégée, le saumon fut naturellement en meilleure qualité comestible qu'auparavant au moment de sa mise en conserve. L'amélioration constatée dans la qualité alimentaire des conserves a été l'objet de multiples commentaires de la part des courtiers par l'intermédiaire de qui les produits passent aux consommateurs. Si l'on parvient à maintenir la qualité comestible ainsi acquise, les conserves de saumon de la Colombie britannique ne tarderont certainement pas à être fort recherchées sur les marchés.

Il est intéressant de souligner ici que la production des conserves dérivées du saumon de la Colombie britannique fut en 1928 répartie entre les marchés de plus de vingt-six pays, les plus importantes expéditions ayant été effectuées en France, en Australie et dans le Royaume-Uni, tel qu'indiqué dans le relevé suivant:—

	Caisses
Australie	269,029
Belgique	53,296
Inde britannique	2,630
Amérique centrale et méridionale	90,421
Côte canadienne atlantique	85,269
Ceylan	1,200
Grèce	685
Danemark	1,080
Indes occidentales hollandaises	4,371
Chine	10,035
Egypte	1,375
Fiji	16,386
France	333,670
Allemagne	19,067
Hollande	34,340
Italie	40,400
Japon	140
Malte	535
Philippines	15,690
Afrique-Sud	50,044
Détroit de la Sonde	3,770
Suède	575
Royaume-Uni	257,970
Côte atlantique E-U	14,552
Afrique occidentale	5,033
Indes occidentales	13,102
Exportations non classées	19,894
	1,344,568

FLÉTAN

Comme on s'y attendait, par suite des importants assortiments de flétan congelé en existence dans les entrepôts frigorifiques, la campagne de pêche s'ouvrit avec des prix fort peu attrayants pour les exploitants. Les prises de 30,282,000 livres déchargées aux ports de la Colombie britannique ne furent pas inférieures à la moyenne des dernières années et sans quelque restriction autre

que la présente saison prohibée, tout incline à penser que si la sauvegarde de cette pêche ne peut être assurée que par un décroissement graduel des prises chaque saison, les présentes mesures de conservation sont impropres à répondre aux exigences de la situation.

En 1928, le marché des produits frigorifiés s'améliora quelque peu et on s'attend qu'au début de la saison de 1929, les conditions seront de nature à amener un relèvement des prix au débarquement.

HARENG SALÉ AU SEL SEC

Au relevé N° 8, apparaît la statistique relative à la production de cet article alimentaire depuis 1918. Les quantités de hareng, traitées au sel sec en 1928, furent les plus importantes jamais consignées dans les annales de cette industrie. Cette condition est surtout attribuable aux fortes migrations de hareng sur la côte orientale de l'île Vancouver. On prétendait que l'intensité avec laquelle était exercée la pêche des harengs ne tarderait pas amener le déclin de cette pêcherie et on ne manquait jamais de citer le littoral oriental de l'île Vancouver à titre d'attestation de cet avancé. L'expérience des dernières années, toutefois, tend à établir la futilité qu'il y a de s'alarmer à ce sujet. Les déchargements opérés chaque année ne peuvent être qu'une infime fraction des peuplements de hareng en existence au large de la côte de la Colombie britannique. La migration des harengs est plus ou moins irrégulière et capricieuse bien que moins désordonnée que celle des célans, de sorte qu'il serait erroné de conclure au déclin des peuplements du seul fait de leur apparition en nombre restreint en une saison donnée. L'année que comporte ce rapport se termine de 31 décembre, mais les migrations de harengs commencent à l'automne pour se prolonger jusque dans le printemps avancé. Il résulte de ce fait que le rapport annuel embrasse la dernière période d'une migration et la première période de la suivante.

Le hareng traité au sel sec est presque entièrement absorbé par la Chine. Dans les dernières années, le marché s'est révélé quelque peu instable à cause de l'existence de troubles politiques dans ce pays. Un des résultats du malaise et du désarroi qui règnent en Chine fut la mise en interdit de toutes marchandises d'origine japonaise ou soupçonnées d'avoir été manutentionnées par les Japonais. Comme une partie de la production du hareng salé au sel sec provient d'industriels japonais et qu'une plus importante fraction encore est écoulée sur les marchés par l'intermédiaire de courtiers japonais, la situation ainsi créée constitue un problème d'une solution épineuse.

CÉLAN

Le relevé N° 9 donne les quantités de célan mises en conserve depuis la première année de ce genre d'opérations industrielles en 1917. Dans les années de 1918, 1919 et 1920 les exploitants bénéficièrent en Australie et aux Etats-Unis d'assez bons débouchés pour les conserves de célan mais dans la dernière décade les qualités d'automne de saumon, surtout celle du chum, ont déplacé dans une large mesure les produits de célan. Toutefois, le marché tend à s'améliorer et on a confiance que cet article alimentaire sera toujours facilement absorbé en quantité raisonnable.

CHASSE DES BALEINES

Les prises de baleines figurent au relevé n° 11.

Les exploitations baleinières ne furent exercées qu'à partir de deux stations seulement, celle de Rose-Harbour à l'extrémité méridionale de l'Archipel de la Reine-Charlotte et celle de Naden-Harbour sur la côte septentrionale de l'île Graham au centre de l'Archipel ci-haut désigné. Quatre vapeurs furent mis en service en rapport avec les exploitations exercées à Rose-Harbour et deux à

Naden-Harbour. L'aire de chasse s'étend sur un rayon de quatre-vingts à cent milles à partir de chacune des stations. En outre, on emploie un navire-annexe pour le transport de l'huile et des approvisionnements.

PHOQUES À FOURRURE

Le relevé n° 12 fournit le nombre de phoques à fourrure, recueillis au large de la côte occidentale de la Colombie britannique par les Indiens d'origine canadienne, en vertu des clauses du Traité relatif à la Chasse pélagique des Phoques, traité par lequel les Indiens du pays sont autorisés à exercer la chasse de ces mammifères marins dans des canots mus à la rame, à l'aviron ou à la voile et conduits par cinq personnes au plus. L'usage des armes à feu est prohibé. La moyenne des cours pratiqués pour les peaux fut pendant l'année de $6.00 l'unité au débarquement.

DESTRUCTION DES LIONS DE MER OU OTARIES

Les opérations relatives à l'extrémination de ces mammifères marins furent amplifiées en 1928 jusqu'à embrasser le rocher Solander sis sur la côte occidentale de l'île Vancouver dans les environs du cap Cook aussi bien que les rochers Virgin et Pearl, au large de l'extrémité septentrionale de l'île Vancouver. Le *Givenchy,* armé comme d'habitude, et ayant à bord M. W. E. Maiden, secrétaire du Syndicat des Pêcheurs de la Colombie britannique, de nouveau en tête des opérations à la mitrailleuse, partit d'Esquimalt le 28 mai.

Tous les hasards et périls signalés lors des saisons antérieures furent de nouveau éprouvés cette année et avec même plus d'acuité au rocher Solander. Ce n'est qu'exceptionnellement qu'il est possible d'opérer un débarquement à cet endroit. Les obstacles à surmonter y sont si sérieux qu'on se demande s'il serait sage d'y poursuivre des opérations de chasse. On se propose toutefois d'en tenter encore l'aventure et si l'on constate que les opérations y sont d'exécution trop difficile, la localité de Solander sera retranchée définitivement de l'itinéraire de l'année prochaine.

A cette station on n'a signalé la présence d'aucun jeune animal bien qu'on y ait perçu un bon nombre d'adultes dont 103 furent tués. Il est possible que ce chiffre eût pu être accru si le *Givenchy* n'eut pas été contraint de se porter d'urgence à la recherche des survivants du bateau à moteur le *Petrel* qui s'était brisé sur les rochers du voisinage.

Des adultes et des jeunes furent perçus sur les rochers Virgin et Pearl. On constata de nouveau l'absence de jeunes animaux d'un an et comme question de fait les conditions se sont beaucoup modifiées en ce lieu de reproduction depuis le commencement des opérations en 1922. Il est indubitable que les opérations de chasse ont eu pour effet d'atténuer sensiblement la nature des périls qui menaçaient la survivance des peuplements de saumons sockeye au large de Rivers-Inlet et de Smiths-Inlet par suite des incursions entreprises en ces lieux par des animaux aussi carnassiers que les otaries.

Nombreux sont les exploitants de Rivers-Inlet qui nous témoignèrent leur approbation pour l'œuvre accomplie par l'équipage du *Givenchy* dans ces parages. Un pêcheur, domicilié à cap Scott à l'extrémité septentrionale de l'île Vancouver, estime que le travail exécuté par ce navire lui vaut personnellement $100 ou $150 par année.

Le relevé n° 13 donne le nombre d'otaries, tant adultes que jeunes tués chaque année depuis le commencement des expéditions de chasse entreprises contre eux.

PRODUCTION D'HUILES, D'ENGRAIS ET DE FARINE DE POISSON

L'année sous revue s'est distinguée par l'importance du rendement en ces divers produits, comme l'indique le relevé n° 10. Par suite de l'autorisation, donnée par le département pour l'utilisation des célans dans la fabrication des huiles, des engrais et des farines, vingt-trois usines ont été construites dans les

quatre dernières années. Ces fabriques assurent de l'emploi à un nombre important de personnes et ont fourni une production évaluée à $2,241,561 dans le cours de l'année civile 1928.

Les célans pêchés cette année étaient particulièrement gras et ont fourni de grandes quantités d'huile. Il est possible que cette condition soit attribuable au fait que les exploitations s'exercent de plus en plus au large chaque année, là où les poissons sont généralement en meilleur état. Il n'est pas sans intérêt de signaler ici qu'un petit nombre de maquereaux espagnols furent retirés des sennes à célans. La substance de ces maquereaux fut avec celle des célans industriellement traitée aux usines.

Les autorités administratives permirent de nouveau l'usage des harengs dans la fabrication des huiles, des engrais et des farines de poisson sur ce secteur de la côte occidentale de l'île Vancouver au nord du passage Barclay. Ces harengs ne furent ni assez abondants ni en assez bonne condition pour en rendre le traitement profitable.

SERVICE CÔTIER DE POLICE ET DE SURVEILLANCE

Chaque saison nous révèle la nécessité de plus en plus impérieuse d'agrandir le personnel des gardes-pêche inamovibles et de réduire la superficie des arrondissements de pêche. On a confiance que les autorités verront sous peu à mettre ce plan à exécution.

Le nombre total de bateaux utilisés pendant l'année à la police et surveillance des pêcheries fut de 133 dont vingt-cinq appartenaient au département et dont 108 avaient été affrétés pour des périodes variant de un an à six mois. Le *Malaspina* et le *Givenchy*, les deux chalutiers à vapeur, furent affectés comme d'habitude à des travaux d'étude sur les pêcheries de flétan, à la sauvegarde des phoques à fourrure, à la protection des ports canadiens et à d'autres travaux connexes. Le *Givenchy* fut de nouveau mis en stationnement à Bamfield pendant treize jours en rapport avec l'œuvre de sauvetage en mer. A cet égard il convient de signaler ici que l'exercice de ce devoir se présente en temps très inopportun car il est impossible d'effectuer l'inspection et la réparation de ce navire avant l'achèvement de cette tâche. Il en résulte que les réparations annuelles doivent être exécutées dans le cours de la saison de pêche du flétan, alors que les deux navires sont absolument nécessaires pour la surveillance. En raison du fait que les navires étrangers utilisent de plus en plus les ports canadiens de cette côte dans la pratique des exploitations de pêche, il est devenu absolument impossible pour deux bateaux de faire face en tout temps à la situation. L'accroissement important signalé dans le nombre des bateaux, porteurs de lignes traînantes à saumon, qui exercent des opérations dans le détroit de Hécate et au large de la côte occidentale de l'Archipel de la Reine Charlotte et des îles Vancouver, exige la mise en service de nouvelles unités pour assurer la sauvegarde des eaux et des ports canadiens. On constatera que les deux chalutiers ont été très occupés pendant l'année: le *Malaspina* ayant parcouru 19,962 milles et le *Givenchy* 18,955 milles.

Pendant l'année, on a construit trois navires de surveillance de 52 pieds pourvus de moteurs Thornycroft à essence, à commande par roues de friction et susceptibles de fournir une puissance de 60 chevaux-vapeur. L'introduction de ces moteurs s'est révélée extrêmement utile à l'exercice de la surveillance des pêches. Les plans et devis de ces navires furent dressés par M. J. W. Allen, membre du personnel de la Colombie britannique et dont les attributions consistent à veiller au fonctionnement des navires de police autres que ceux mus à la vapeur. La mise en service de ces nouvelles unités en a révélé toute l'efficacité. L'usage de la commande par roues de friction contribue à la réduction des frais d'opération, de l'intensité des vibrations et du bruit.

SURVEILLANCE OU POLICE PAR HYDRAVIONS

Un contrat d'une durée de deux ans fut conclu entre le département et la société Western Canada Airways Limited par lequel cette dernière s'engage à fournir 400 heures d'envolée chaque année en vue de la surveillance des pêcheries. Le service de police par hydravions s'est révélé très effectif dans le passé. Par suite d'accidents, il ne fut donné en 1928 que 261½ heures d'envolée. La majorité des sorties furent accomplies à l'aide de l'avion Bœing BID, muni de moteurs Wright Whirlind du dernier modèle. Ces appareils de propulsion se sont révélés très effectifs et de fonctionnement pratique.

Dans l'exercice de la police aérienne, on signale malheureusement deux accidents. Le premier eut lieu le 13 juillet à environ quatre milles sud-est de Butedale, quand une machine Bœing tomba et s'écrasa sur le sol en blessant le pilote et tuant le mécanicien. De mêmes le 15 août l'avion Vickers-Vedett G-CASW, en route vers l'Archipel de la Reine Charlotte, se brisa par temps brumeux sur le versant de la montagne, à l'extrémité septentrionale de l'île Porcher, archipel de la Reine Charlotte. Le pilote en éprouva une commotion nerveuse violente et les deux autres passagers reçurent de légères coupures, contusions ou meurtrissures.

RÈGLEMENTATION

Vu l'accroissement des montées de saumon et la réduction des quantités de matériel de pêche en exploitation pendant l'année, on n'a pas jugé nécessaire d'apporter autant de restrictions à l'exercice des exploitations de pêche que la saison antécédente. Au relevé n° 1, on constatera les pourcentages suivants de diminution dans le nombre des licences de pêche à saumon pour la province tout entière:—

Filets flottants	8 pour cent
Lignes traînantes	3 "
Sennes à poche	28 "
Sennes traînantes	52 "

En ce qui concerne la pratique de la pêche des saumons dans la rivière Skeena, une période prohibée supplémentaire de douze heures fut mise en vigueur à partir du 1er juillet parce que le nombre des licences y excédait celui arrêté par le département pour une période prohibée hebdomadaire de quarante-huit heures. Il y eut donc une durée de soixante heures chaque semaine au cours de laquelle toute pêche fut interdite.

Par suite de l'accroissement sensible signalé dans ces dernières années dans le nombre des sennes à poche à saumon en exploitation dans la province, il fut jugé impérieux de porter modification aux règlements de façon à assurer la sauvegarde entière de nombre d'aires dont la protection fut difficile à réaliser dans le passé. Il est résulté des amendements apportés à la réglementation de pêche qu'un nombre très important de quartiers furent entièrement soustraits à l'exercice des exploitations de pêche à la senne à poche et il n'y a pas à douter que les effets qui découleront d'une pareille mesure serviront à en justifier l'adoption.

On a aussi effectué plus loin de l'embouchure des rivières fréquentées par les saumons reproducteurs un nouveau tracé des démarcations de pêche. En certains cas, cette mesure fut réalisée par réglementation et dans d'autres cas par simple déplacement des signes démarcatifs par les gardes-pêche cantonaux. Comme résultat de ces moyens d'action les exploitations de pêche se pratiquent maintenant dans des régions plus éloignées que jadis de l'embouchure des fleuves ou rivières fréquentées par les saumons en maturité et, en sus de la sauvegarde ainsi assurée aux poissons migrateurs, la chair de ceux qui sont capturés se trouve être en meilleure qualité comestible.

L'usage de la ligne traînante est devenue un si important facteur dans la pêche des saumons de printemps et des cohos que le temps semble venu d'imposer des mesures restrictives. Jusqu'à présent aucun moyen de coercition n'a encore été pris en raison du fait que les conditions climatiques furent de nature à rendre inutiles toutes périodes prohibées hebdomadaires. Une autre cause qui a fait différer l'introduction de mesures limitatives contre l'exercice de la pêche à la ligne traînante consiste dans le fait que les pêcheurs canadiens et étrangers travaillent ensemble en nombre considérable dans les eaux extra-territoriales et qu'il serait dès lors irraisonnable d'entraver la liberté d'action de nos nationaux alors que les étrangers seraient autorisés à pêcher. On a confiance de pouvoir en arriver à un accord international par lequel les exploitations exercées par les bateaux tant canadiens qu'étrangers seront assujettis à certaines règles.

Par suite d'incertitude quant à la juridiction du ministère fédéral sur les usines ou fabriques où se traite la chair des poissons après leur capture, quatre fabriques de conserves de saumon et quatre usines d'engrais et d'huiles se livrèrent à des exploitations sans se faire délivrer de licences par les autorités administratives fédérales.

VIOLATIONS DES RÈGLEMENTS DE PÊCHE

A l'appendice nº 12, la Colombie britannique figure pour un total de 176 poursuites judiciaires intentées pendant l'année en rapport avec des contraventions aux règlements de pêche. La somme des recettes dérivées de ces actions se totalise à $7,308.88.

POISSONS DE LUXE OU SPORTIFS

On a amplifié chaque année les efforts tendant à la conservation et au relèvement de la pêche de luxe. Les gardes-pêche cantonaux consacrent beaucoup d'attention à l'inspection des nombreux cours d'eau et lacs de leurs arrondissements aussi bien qu'à la mise en application des règlements. En vue de rendre plus attrayants les lacs et les rivières qui, pour de multiples raisons, sont aujourd'hui partiellement dépeuplés de poissons sportifs, on a effectué en 1928 201 immersions d'œufs et d'alevins. Les habitants de la province se montrent enchantés des efforts entrepris par le département et sont généralement toujours disposés à prêter leur concours à cette œuvre. Sous ce rapport, la Société des Pêches et des Chasses de la Colombie britannique dont le siège social est à Vancouver et qui représente trente-sept sociétés de pêche à la ligne, disséminées par la province, nous a été d'un grand secours. Grâce à cette association, il est maintenant possible de traiter avec un organisme central au lieu d'avoir affaire avec les nombreux corps autrefois dispersés à travers la province. Dans les conditions présentes, les amendements, préconisés en vue de parfaire la réglementation, et les propositions ou suggestions, formulées en vue du relèvement ou de l'expansion de la pêche, sont contrôlés par l'organe central et ne parviennent à la connaissance du département qu'après avoir été examinés avec soin et appuyés par ce même corps.

MARQUAGE DES SAUMONS

Il est regrettable qu'il n'ait pas été possible de donner plus d'ampleur à cette importante opération. La nécessité s'en fait chaque année sentir davantage et jusqu'à ce qu'on ait à notre disposition les données et les faits qui ne peuvent être recueillis que par l'opération du marquage, il ne sera pas possible de réglementer avec satisfaction les pêcheries de saumon.

DÉMOLITION DES BARRAGES ET OBSTRUCTIONS DANS LES RIVIÈRES

Cette question est traitée en détail au rapport de l'ingénieur qui comporte un compte rendu des travaux exécutés en 1928 sous la direction des ingénieurs McHugh et Hunt. On tient à attirer tout particulièrement l'attention sur les

rapports émanés du Bureau des Ingénieurs relativement aux conditions géologiques et hydrographiques en existence à Hells Gate et à la rivière Bridge, deux endroits de franchissement très difficile dans le fleuve Fraser.

Pendant l'année on a de nouveau recueilli des preuves multiples des effets désastreux résultant des opérations forestières et du flottage du bois le long des berges des rivières à saumon. Antécédemment aux exploitations forestières, le débit de ces cours d'eau était abondant toute l'année tandis que maintenant, et surtout pendant les mois d'été et à l'époque des premières migrations de saumons, il n'y a plus assez d'eau pour permettre à ces poissons de se rendre jusqu'aux frayères. Cette condition a nécessité l'adoption de règlements sévères en vue de régler la pêche dans les environs de ces cours d'eau, sans que du reste les perspectives d'amélioration, s'il en est même, soient bien rassurantes. Au fur et à mesure de la multiplication des exploitations forestières, augmente aussi le nombre des rivières dont le cours se tarit peu à peu, et, en certaines régions de la côte orientale de l'île Vancouver surtout, la situation est réellement déplorable.

BATEAUX À MOTEUR DANS L'ARRONDISSEMENT N° 2—PÊCHE DES SAUMONS AU FILET FLOTTANT

Le nombre des bateaux à moteur, employés à la pêche des saumons au filet flottant dans l'arrondissement septentrional, n'a cessé de s'accroître depuis que l'usage en fut autorisé en 1924. Le relevé n° 16 donne les détails de cet accroissement. Antérieurement à 1924, les fabriques de conserves de saumons avaient l'habitude de fournir aux pêcheurs de l'arrondissement n° 2 des bateaux porteurs de filets flottants à saumon. Ces embarcations étaient du type de l'esquif, sans cabines, et mues à la rame ou à la voile. Ils étaient loués aux pêcheurs. Par comparaison avec le bateau à moteur moderne, le travail relatif à la manœuvre de cet esquif est excessivement ardu. Les exploitants n'y sont assuré d'aucun abri à l'exception d'une tente formé en suspendant la voile au-dessus de la vergue assujettie médialement au bateau à partir de l'avant ou de l'arrière. Le coût des bateaux à moteur est infiniment plus élevé que celui des esquifs mais les premiers sont jugés par les pêcheurs plus effectifs et infiniment plus commodes. Au moyen de ces bateaux à moteur il est possible d'effectuer plusieurs sorties dans le même laps de temps exigé pour en faire une seule avec les bateaux mus à la rame ou à la voile. L'autorisation de faire usage de bateaux à moteur a aidé surtout ceux d'entre les pêcheurs qui possèdent leurs propres embarcations et en règle générale le fait pour un exploitant d'être le possesseur de son propre bateau à moteur témoigne de sa compétence dans l'exercice de sa profession, et porte les industriels à rechercher ses services.

CONVOCATION DES SURVEILLANTS DE PÊCHE

L'assemblée annuelle des surveillants de pêche inamovibles de la province eut lieu au bureau de l'inspecteur-chef à Vancouver.

PERSONNEL

Le relevé suivant fournit les particularités relatives au personnel employé pendant l'année dans l'administration des pêcheries de la province:—

Inspection et personnel de bureau	27
Gardes-pêche	17
Gardes-pêche adjoints	39
Officiers et équipages des navires de surveillance	229
Pisciculture	86
	398

INSPECTION DES FRAYÈRES

Archipel de la Reine-Charlotte

La saison de 1928 s'est caractérisée dans le cycle des migrations comme une période de grande montée pour les saumons roses dans le port de Naden et les arrondissements de Masset Inlet. Les rapports des divers inspecteurs signalent de nouveau une montée abondante de cette race de saumon. Les cours d'eau tributaires du passage Virago et du port de Naden, surtout, ont servi de voies d'ascension à des bandes importantes de saumons reproducteurs. Ces aires témoignent d'un accroissement dans la migration ascendante par rapport à 1926, année de grande montée.

Les frayères de Massett aussi furent abondamment fertilisées. Ceci est particulièrement vrai de la rivière Yakoun où on a constaté l'existence de fortes quantités de saumon rose jusqu'au lac Yakoun. Il en fut de même dans la rivière Mammon, principale route de migration de Justkatla-Inlet et par où montèrent de grandes troupes de saumon rose. Dans la rivière Ian la montée ne fut pas aussi importante pendant la campagne de pêche. Mais, comme pour les rivières Yakoun et Justkatla-Inlet, de splendides montées se produisirent après la clôture de la saison de pêche, montées dont les individus purent atteindre les lieux de reproduction sans avoir été molestés. Bien que l'aire Masset ait été assez bien fertilisée, on estime que les quantités de frai déposées cette année ne furent pas aussi abondantes que lors de la période de grande montée en 1926.

A titre de mesure de conservation, la pêche fut interdite toute la saison dans l'aire Justkatla, à l'exception d'un jour et demi. C'est ici que dans le passé de très fortes quantités de poisson étaient la proie facile des nombreuses sennes à poche qui y étaient mouillées sur leur passage. On a confiance, toutefois, que par l'interdiction de la pêche dans cette aire pendant la saison toute entière ou la majeure partie de la saison, aussi bien que par le nouveau tracé de démarcation de pêche à l'embouchure de la rivière Yakoun, il n'y aura plus lieu de craindre pour l'avenir des pêcheries dans cette région. Il convient de signaler ici que la qualité comestible des saumons roses qui fréquentent la rivière Yakoun n'est nulle part surpassée sur la côte.

Dans les cours d'eau, fréquentés par les saumons roses et se déchargeant sur la côte orientale de l'Archipel de la Reine-Charlotte, les quantités de saumons roses constatées dans les frayères furent satisfaisantes. Dans le cas des saumons chum, on put craindre en certaine époque de la campagne de pêche qu'ils n'apparussent pas en quantité suffisante et que le niveau de l'eau dans les cours d'eau ne fût trop bas pour permettre leur ascension dans les frayères, mais par bonheur il n'en fut rien. Les pluies nécessaires survinrent à l'heure voulue et des quantités importantes de saumons chum apparurent vers la fin de la saison de pêche et après la clôture de la campagne.

Sur la côte occidentale de l'Archipel, comme les aires de pêche sont exposées à l'action puissante des grandes lames de l'océan Pacifique, la pêche n'y saurait être exercée avec activité, si ce n'est à partir de Skidegate-Inlet jusqu'au goulet de Dixon vers le nord. Tout le long de cette côte, les conditions climatiques constituent un facteur de tout premier ordre dans le régime des migrations et on a confiance que par l'exercice d'une surveillance plus étroite du secteur septentrional de la côte occidentale, l'existence des pêcheries de saumon y sera assurée.

Rivière Naas

Les conditions en existence dans les frayères propres à la source de la rivière Naas, c'est-à-dire le lac Méziaden, furent jugées cette année les plus déconcertantes jamais signalées jusqu'ici et en tout point identiques à celles constatées par les pêcheurs lors de la migration ascendante des saumons sockeye. Parfois, en raison de l'intempérie de la saison ou d'autres facteurs en jeu à l'époque des

inspections, les renseignements recueillis sont forcément incomplets. Il n'est pas toujours sûr de juger de la valeur numérique des migrations par l'importance des prises et cela à cause des variations de température et de marée et des fluctuations de la migration en saison prohibée. Aucun de ces facteurs, toutefois ne semble être intervenu dans le cas actuel; et il est indubitable que la migration des saumons sockeye a totalement manqué cette année dans la rivière Naas.

La montée des saumons de printemps et coho a été aussi très déconcertante.

La montée des saumons roses a été très bonne, d'une façon générale. De très nombreuses troupes de saumons s'engagèrent dans la rivière Salt Lake, dans le principal cours d'eau au fond du chenal Wark, dans le cours d'eau au fond de Quatto, baie de Dogfish, dans les rivières Quinamas et Trout, Kincolith.

Les saumons chum sont apparus en bandes assez nombreuses.

La ligne supérieure de démarcation de pêche va être déplacée de quelque six milles vers l'océan et pareille mesure va contribuer sensiblement à la sauvegarde des pêcheries.

Rivière Skeena

Les principales frayères de saumons sockeye propres à la ligne de partage des eaux de la Skeena sont celles des cours d'eau tributaires du lac Babine. En raison de la mise en conserve déconcertante signalée sur la rivière Skeena, on entretenait des craintes quant à l'ensemencement des frayères. Mais une inspection minutieuse des lieux a servi à démontrer l'existence de conditions très satisfaisantes sous ce rapport. L'inspecteur a donné l'assurance qu'un nombre considérable de saumons sockeye reproducteurs s'étaient dispersés sur les frayères et que le lit de ces dernières avaient été abondamment fertilisé de frai. Des rapports encourageants nous sont aussi parvenus de la rivière Bulkley, surtout en ce qui concerne les premières montées; c'est au lac Lakelse que la situation fut jugée le plus déplorable, mais même à cet endroit les conditions se sont améliorées au fur et à mesure de l'avancement de la saison, bien qu'elles n'aient pas répondu à notre attente. Par suite de la crue survenue dans la crique William, un nombre important de saumons sockeye purent s'échapper en franchissant la clôture ou palissade. Ils furent de ce fait perdus pour les opérations piscicoles bien qu'ils aient effectué leur ponte naturellement. Il en est résulté une impossibilité à remplir la piscifacture à sa pleine contenance. Il est indubitable, toutefois, que l'ensemencement des frayères du lac Lakelse n'a pas fourni les résultats d'une année moyenne.

Un des traits caractéristiques de la migration des saumons sockeye dans le lac Babine cette année a été le fort pourcentage d'individus de petite taille. Il a déjà été fait mention de ce fait antécédemment mais le nombre de ces poissons tend à s'accroître. On a confiance que l'amendement apporté aux règlements et tendant à supprimer dans l'avenir la grandeur minimale de la maille des filets flottants à saumon contribuera à réduire beaucoup ce pourcentage.

L'inspection de la rivière Ocstahl a servi à démontrer l'existence d'une quantité moyenne de saumon sockeye mais d'un nombre faible de saumons de printemps. D'autre part, on a signalé une migration assez importante de saumons coho. L'ensemencement d'œufs de chum fut celui d'une année ordinaire.

Il est indubitable que l'institution d'une période prohibée hebdomadaire de soixante heures par suite du nombre croissant de filets flottants dans l'aire Skeena est de nature à faciliter aux saumons migrateurs le passage d'une zone dangereuse et à leur permettre d'atteindre en sécurité les frayères. Cette méthode de conservation est certainement très efficace.

Les saumons de printemps se sont montrés rares sur la Skeena, ce qui ne saurait être attribué aux exploitations au filet flottant, puisque cette race de salmonidé n'est pas l'objet d'une pêche très active. Il semble que la cause de cette rareté remontent aux exploitations des pêcheurs à la ligne traînante qui se

livrent presque toute l'année à la pratique de cette pêche dans les eaux territoriales et extra-territoriales. La flotille des bateaux américains et canadiens s'est considérablement accrue en nombre en ces dernières années et les prises effectuées par elle constituent un facteur important sur les marchés.

D'une façon générale, la migration des saumons roses fut importante dans la région de Skeena et les frayères y furent abondamment ensemencées de frai.

Les saumons chum ne se sont pas montrés particulièrement abondants.

Arrondissement central

L'arrondissement central est en premier lieu une aire propre aux saumons d'automne, bien qu'il y soit effectué chaque année des prises importantes de saumons sockeye des criques. Dans l'ensemble, les conditions climatiques furent favorables à la pêche pendant la saison. Le débit des cours d'eau s'est maintenu abondant, ce qui a permis aux saumons d'atteindre les lieux de reproduction. C'est dans cette aire, particulièrement, qu'on a éprouvé tant de difficultés en certaines époques à protéger les saumons roses et les sockeye de crique jusqu'à la venue des pluies. En temps normal, toutefois, cette tâche s'opère sans difficulté. Pendant l'année qui vient de se terminer, les saumons roses et chums déposèrent leurs œufs dans de petits cours d'eau où le garde-pêche cantonal n'avait jamais auparavant constaté la présence de ces poissons.

La montée des saumons roses et chum fut exceptionnellement abondante et il n'y a aucun doute que les frayères aient été abondamment fertilisées du frai de ces poissons. Les quantités signalées dans les lieux de reproduction cette année excèdent celles de la saison de 1926, année de grande montée pour les saumons roses et qui s'était caractérisée par une migration exceptionnellement nombreuse de saumons roses et de chum.

Au nombre des autres facteurs qui ont sans doute contribué à amener cette heureuse condition, il convient de citer l'interdiction intermittente de la pêche dans certaines étendues et le déplacement des limites de pêche selon un nouveau tracé plus loin de l'embouchure des criques. Les cours d'eau fréquentés par les saumons sockeye ne furent pas aussi abondamment empoissonnés que la saison antécédente, mais sont jugés l'être suffisamment.

Bella Coola:—Dans l'ensemble, la fertilisation des frayères de Bella Coola peut être considérée comme très satisfaisante, exception faite de la rivière Kimsquit pour les saumons sockeye et de l'aire du chenal Dean inférieur pour les saumons roses. Les saumons sockeye à destination des rivières Bella Coola et Atnarko apparurent de bonne heure et une quantité considérable d'entre eux réussirent à remonter les rivières avant l'ouverture de la campagne de pêche. L'ensemencement du lit des cours d'eau avec le frai de cette race de salmonidé est comparable à la moyenne des autres années. La montée des saumons de printemps ne fut que passable mais celle des saumons coho fut, d'autre part, très abondante. Le garde-pêche cantonal déclare que la migration des saumons roses fut la plus importante jamais enregistrée, excédant de beaucoup toute montée antérieure. La migration des saumons chum fut très faible.

A la rivière Kwatna, une quantité moyenne de saumons chum et coho se sont dispersés sur les frayères. Le nombre de saumons roses qui y fut signalé est considéré satisfaisant. Dans la rivière Nootum, on a constaté la présence d'un grand nombre de saumons roses et coho, et, en fait, les premiers y furent trouvés en nombre beaucoup plus considérable que jamais auparavant.

A la rivière Kimsquit, la montée des saumons sockeye ne fut pas particulièrement encourageante, bien qu'on estime qu'elle ne soit pas beaucoup au-dessous de la moyenne. L'ascension des saumons de printemps n'est habituellement pas importante et on n'y a signalé la présence que d'un petit nombre de cohos. D'autre part, les saumons roses se montrèrent plus nombreux que d'habitude. Ces remarques s'appliquent aussi aux saumons chum.

L'ascension des saumons d'automne à destination des cours d'eau se déchargeant dans le chenal Dean ne fut pas particulièrement bonne, mais cette année la pêche à la senne a été interdite dans toutes les baies, anses ou enfoncements pratiqués dans les deux berges du chenal, ce qui devrait être de nature à contribuer à la longue au relèvement des migrations. On estime que cette mesure servira aussi à accroître l'ensemencement des eaux supérieures propres aux chenaux Dean et Burke, car les sennes ne peuvent être exploitées qu'au milieu des chenaux et non dans les baies ou anses, lieux de ressemblement pour les saumons.

Dans le passage Fitshugh, le plus important cours d'eau est la rivière Koeye. Le lit des frayères Koeye fut abondamment ensemencé d'œufs de saumons roses. C'est en fait une des rivières les plus propices à la multiplication de cette race de salmonidés et un des cours d'eau où la qualité de ce poisson est la plus prisée. On y constate aussi une montée de saumons sockeye mais elle n'y est pas d'aussi grande importance. Dans cette rivière, les conditions furent jugées satisfaisantes.

L'inspection d'automne a servi à démontrer l'existence de conditions satisfaisantes: la migration des saumons roses dans les rivières Bella Coola et Koeye et celle des chums s'étant révélées plus avantageuse dans cette région que depuis nombre d'année, généralement parlant.

Rivers-Inlet

Deux inspections furent entreprises par le garde-pêche Boyd de l'arrondissement Owekano; l'une à partir du 22 septembre embrassant les cours d'eau se déchargeant au fond du lac et l'autre, à partir du 24 octobre, comprenant les rivières d'aval.

Les cours d'eau que comporte la première inspection sont les rivières Wak-wash, Cheo et Indian, mais il convient de signaler aussi que certaine attention fut consacrée aux rivières Genessi et Asklun.

Dans la rivière Wak-wash, l'examen des lieux de ponte a servi à révéler la présence d'un grand nombre de saumons sockeye morts, moribonds ou en état de frayer. On a aussi noté les indices d'une migration satisfaisante de saumons de printemps. On estime que ce peuplement de saumons sockeye comportait 60 pour cent d'individus de grande taille et 40 pour cent d'individus de petite taille.

Sur la rivière Cheo, sise dans le voisinage de la Wak-wash, on a constaté la présence de plusieurs saumons sockeye dans les frayères, bien que l'aire de ponte y soit de faible superficie. Les saumons y étaient la plupart de forte taille.

Dans les lieux de ponte de la rivière Indian, on a constaté la présence d'un grand nombre de saumons sockeye et une quantité satisfaisante de saumons de printemps.

Dans les rivières Genessi et Asklum, le garde-pêche déclare avoir perçu de nombreux saumons sockeye à l'embouchure de ces cours d'eau mais dans lesquels ils n'avaient pas encore pénétré. Lors de sa deuxième tournée d'inspection le 26 octobre, la montée était à peu près terminée. La première des rivières ci-haut désignées sert à alimenter la piscifacture des œufs dont elle a besoin pour l'exercice de ces opérations. On y a recueilli plus d'œufs en 1928 qu'en 1927.

La seconde inspection de la rivière Asklun le 30 octobre a servi à révéler l'existence d'une montée moyenne de saumons sockeye.

En toute vraisemblance, les saumons sockeye ne fraient pas dans la rivière Markwell, qui est d'origine glaciale. Au demeurant, vu la condition limoneuse des eaux de cette rivière, il est impossible d'y effectuer de bonnes observations. Des conditions hydrologiques identiques ont empêché le garde-pêche d'y recueillir des données dignes de confiance en ce qui concerne la migration des saumons dans la rivière Shumahault.

A la rivière Quap, on a constaté l'existence d'une ascension satisfaisante de saumons sockeye, bien que peut-être pas aussi avantageuse que celle de l'année antérieure.

Le garde-pêche estime que par comparaison à d'autres années, la montée des individus de cinq ans y fut celle d'une année moyenne mais que l'ascension des sujets de quatre ans y fut d'environ 30 pour cent moindre. Il y a tout lieu de croire que la cause de cette diminution consiste dans les crues anormalement fortes survenues en la saison 1924 et qui par la violence de leurs cours ont ravagé les frayères. Ce fait avait été signalé dans le temps par le surintendant de la piscifacture.

Le surintendant de l'écloserie est d'avis que la migration des saumons sockeye à destination de Rivers-Inlet a été cette année inférieure à la moyenne, sans qu'il y ait lieu de s'alarmer de cette insuffisance.

On se rappellera que la mise en conserve à Rivers-Inlet fut beaucoup plus faible qu'on s'y attendait, mais par suite de certaines intempéries survenues au milieu de la campagne de pêche et de la profondeur de l'eau dans la baie, on peut se tenir pour assuré qu'un nombre suffisant de reproducteurs ont réussi à échapper aux pièges tendus sur leur passage.

Smiths-Inlet

Les constatations faites en ces dernières années dans les frayères de cette aire ne laissent pas de témoigner de l'efficacité des mesures adoptées pour leur sauvegarde. L'inspection accomplie cette année a servi à constater la présence d'un nombre considérable de reproducteurs sur les frayères et avec une mise en vigueur appropriée des règlements les perspectives de pêche propres à Smith-Inlet ne peuvent être que rassurantes.

Un trait marquant de la migration en cet endroit consiste dans le nombre important de poissons de forte taille, âgés de cinq ans sans doute. Leur nombre était plus considérable que celui des individus de quatre ans, mais les deux générations étaient bien représentées en ces lieux.

Les saumons de printemps se sont de même montrés en nombre important. Les saumons de cette race ne sont cependant pas fort recherchés. Ils parviennent à une très grande taille et leur chaire est coriace.

Baie Allert

Le garde-pêche cantonal déclare que tous les cours d'eau de l'arrondissement de la baie Alert ont été bien empoissonnés. Il se livre à certains commentaires sur les bons effets du déplacement de la ligne de démarcation de pêche plus loin de l'embouchure des criques.

La rivière Nimpkish y est le cours d'eau par excellence pour les saumons sockeye et la montée de ces poissons y fut celle d'une bonne année moyenne. Les prises furent toutefois inférieures à celles de l'année d'avant. Les frayères furent abondamment fertilisées de frai.

Cette année, étant, dans le cycle des migrations, une période de petite montée pour les saumons roses dans la région, il n'est pas étonnant que le nombre en ait été fort limité. On signale une forte ascension de cohos et de chum. La migration des saumons de printemps y fut celle d'une année moyenne.

La rivière Glendale a servi de voie d'ascension à une migration moyenne de saumons sockeye et à une très forte migration de saumons roses. Les saumons chum y furent aussi perçus en grandes quantités.

Dans l'ensemble, les saumons chum se sont dispersés en nombre appréciable sur les frayères et dans certaines parties de l'arrondissememnt en quantité considérable même. Dans presque tous les secteurs de l'arrondissement, les saumons chum se sont montrés nombreux et d'un beau type physique.

Arrondissement de Quathiaski

Dans l'arrondissement de Quathiaski, les principales races de saumon sont celles dont l'habitude est de migrer en automne, bien qu'on ait signalé une montée assez importante de saumons sockeye à destination de la baie Heyden. Ce fut une variété de saumons de très petite taille. La montée des saumons en route vers

le bras de mer Phillips s'est révélée inférieure à la moyenne. Dans l'ensemble, l'ascension des cohos fut celle d'une année moyenne et en certains lieux de beaucoup supérieure. En ce qui concerne les saumons roses, l'année 1928 comptait dans le cycle des migrations ascendantes, pour une période de petite montée dans la plus grande partie de l'arrondissement de sorte qu'on n'attendait pas plus d'elle qu'elle n'a fourni en réalité.

Dans le cas des saumons chum, la montée fut généralement assez bonne et le lit des frayères fut abondamment ensemencé d'œufs.

A la rivière Campbell où se pratique la fameuse pêche des saumons tyi, la montée s'est montrée un peu plus favorable que l'année d'avant et les pêcheurs-amateurs qui y viennent de plusieurs parties du monde y réalisèrent de bonnes prises.

Port Pender

Le port de Pender n'est pas une région fréquentée par les sockeye à l'exception du régime Sauchenaugh où, en raison sans doute des mesures rigides qui y furent appliquées dans les dernières années, la montée fut signalée comme la meilleure des quatre ou six saisons antérieures.

On ne s'attendait pas à une migration abondante des saumons roses en raison du fait que les années paires comptent pour cette espèce au nombre des périodes de petite montée dans l'arrondissement. La migration en fut toutefois plus importante cette année qu'elle ne le fut en la période de grande montée de 1927.

Pour ce qui est des saumons cohos, la migration fut très importante et chacun des cours d'eau, quelque fût sont débit, servit de voie d'ascension aux reproducteurs de cette espèce.

On a constaté dans les frayères la présence d'un nombre important de saumons cohos bien que la montée en ait semblé moindre que d'habitude. Le garde-pêche estime que le déplacement des limites de pêche plus loin de l'embouchure du cours d'eau s'est traduit par un plus fort pourcentage de poissons reproducteurs en état de parvenir aux lieux de ponte.

Comox

Dans le cas de ces rivières autrefois très recherchées par les saumons roses dans l'arrondissement de Comox et qui depuis nombre d'années n'étaient plus beaucoup fréquentées par les reproducteurs de cette race, il est arrivé qu'en 1928, leur bassin fut abondamment ensemencé du frai de ces salmonidés, et cela est particulièrement vrai des rivières Oyster et Puntledger. Dans toute la région, le fond des frayères a été bien ensemencé du frai des saumons coho, à quelques exceptions près comme d'habitude.

Les cours d'eau, fréquentés par les saumons chum, servirent de voies d'ascension à un nombre important de reproducteurs de cette espèce et à Big-Qualicum, Litttle-Qualicum et Englishman, par exemple, la montée de ces poissons fut très forte.

L'interdition de toute pêche au filet dans une grande partie du passage Baynes et le déplacement des limites de pêche à deux milles des rivières Oyster, Black, French et Englishman se sont traduits par un accroissement dans le nombre des reproducteurs en dispersion sur les frayères. Cette mesure de conservation est bien fondée.

Nanaïmo

L'arrondissement de Nanaïmo est un aire de saumons d'automne, surtout de cohos et de chums. La montée des premiers fut au-dessous de la moyenne, mais les quantités de chum furent déclarées supérieures à celles des dix dernières saisons. Cette remarque s'applique surtout à la rivière Chemainus qu'on tente de faire prohiber au bénéfice des pêcheurs-amateurs.

Cowichan-Victoria

Le garde-pêche cantonal de l'arrondissement Cowichan-Victoria estime que la fertilisation des frayères fut celle d'une année moyenne ou même meilleure.

La rivière Cowichan n'est pas le plus important cours d'eau. Elle est surtout fréquentée par les poissons sportifs bien qu'on y signale aussi chaque année une excellente montée de saumons chum.

L'ascension des saumons de printemps dans cette rivière est déclarée l'une des plus importantes consignée depuis longtemps. C'est une variété dont la migration a lieu l'automne surtout en septembre.

Les saumons cohos se présentèrent en nombre suffisant. Leur taille était exceptionnellement grande.

Comme d'habitude, les saumons chum furent nombreux et d'un fort beau type.

La migration des truites steelhead est déclarée une des plus importantes depuis nombre d'années, de sorte que le lit des frayères fut abondamment ensemencé du frai de ces poissons.

La montée des truites coupe-gorge et arc-en-ciel fut très abondante dans la rivière la saison passée. Aussi les frayères de ce cours d'eau sont-elles dans un excellent état de reproduction.

Sooke-Alberni

La montée des cohos et des chums dans la région de Sooke a été insuffisante.

Les conditions satisfaisantes signalées en la région d'Alberni dans les dernières années ont continué à se faire sentir en 1928. Les pluies survinrent juste à l'heure voulue pour permettre aux saumons de toute race de parvenir aux lieux de ponte sans qu'ils eussent à attendre la hausse du niveau des eaux dans les rivières.

Il est indubitable que les salutaires mesures de conservation instituées cette année par l'interdiction de toute pêche à la senne à poche dans différents secteurs du canal d'Alberni ont eu pour effet de permettre à un nombre important de saumons sockeye, surtout, d'arriver aux rivières Anderson, Sproat et Stamp. Le nombre de sennes en exploitation dans le passage Barclay s'est chiffré cette année à cinquante-huit contre quatre-vingt-huit la saison d'avant. Il est manifeste que cette diminution a contribué à la conservation des pêcheries.

Les sockeye du passage Barclay ne fréquentent que les rivières Anderson, Sproat et Stamp. Par suite des mesures salutaires de conservation appliquées pendant les six dernières années, la migration de ces saumons a été ramenée à son ancienne importance et contribue dans une large mesure au rendement en conserves de l'arrondissement. L'échelle à poissons construite aux chutes Stamp semble aussi parfaite que possible en ce genre de structure. Le garde-pêche déclare qu'il y eut à peine un laps de temps entre le 1er juin et le 1er novembre sans passages de poissons, de sorte que les frayères de Grand Central et du lac Ash furent bien empoissonnées. Les quantités de saumons sockeye qui se disséminèrent à travers les frayères du lac Anderson cette année furent de nouveau très importantes.

La migration des saumons cohos dans le passage Barclay fut généralement déclarée insuffisante, bien qu'aux rivières Stamp et Sproat on en ait signalé une montée considérable. Ces deux rivières sont les deux plus importants cours d'eau de cette aire.

On a aperçu pour la première fois des saumons roses à la rivière Sarita il y a deux ans. On en a revu cette année mais en nombre inappréciable. On se demande maintenant, non sans intérêt, s'il ne sera pas possible de conditionner une bonne migration de cette race de salmonidés dans ce cours d'eau avantageux qui n'a été surtout fréquenté jusqu'ici que par les saumons chum.

La race des saumons chum s'est distinguée de nouveau par une migration remarquablement considérable et en dépit de prises très importantes, un nombre suffisant de ces poissons réussit à atteindre les lieux de reproduction. Sous ce

rapport, il convient de se rappeler qu'à Natinat il y avait autrefois une montée formidable de cette espèce. Par suite, toutefois, des exploitations excessives de pêche entreprises pendant la guerre en vue de se procurer de la nourriture, la migration des saumons chum y a beaucoup décliné. Comme résultat des moyens de protection appliqué par le département dans les dernières années, la migration de ces poissons tend à s'accroître rapidement.

Passage Clayoquot

La montée des saumons sockeye à destination des lacs Kennedy, arrondissement de Clayoquot, fut très déconcertante, en vue du fait surtout que pendant la campagne de pêche des précautions exceptionnelles furent prises pour qu'une fraction suffisante du nombre des reproducteurs atteignent les lieux de reproduction. Lorsque les exploitations de pêche furent interrompues, une bande nombreuse de sockeye fut signalée en dedans des limites de pêche mais on ne vit sur les frayères qu'une faible partie de ces migrateurs, de sorte que la récolte des œufs pour la piscifacture fut insuffisante. A la rivière Mégin, la migration des saumons sockeye fut déclarée la plus importante depuis six ans.

A part les deux étendues d'eau ci-haut désignées, l'aire Clayoquot n'est pas fréquentée par les sockeye et ne l'est que par quelques saumons roses. En certains lieux de reproduction, on a constaté une insuffisance de saumons cohos, mais dans l'ensemble la ponte a été abondante.

L'ascension des saumons chum est la plus importante depuis 1922 et toutes les frayères en furent abondamment empoissonnées.

Le garde-pêche constate que le déplacement du tracé des lignes de démarcation de pêche plus loin de l'embouchure des fleuves et rivières a contribué à favoriser la migration des saumons à destination des frayères de son arrondissement.

Passage Nootka

Les montées de saumons de printemps, de coho et de chum sont les seules de quelque importance qu'on signale dans l'arrondissement de Nootka, bien qu'on y constate aussi la présence de quelques sockeye de crique et d'un très petit nombre de saumons roses dans certains secteurs de cette région. La ponte des saumons coho a été insuffisante. Tous les saumons de printemps qui s'aventurèrent dans le passage purent sans encombres atteindre les lieux de ponte parce qu'ils ne furent pas recherchés par les pêcheurs, si ce n'est des pêcheurrs à la ligne traînante en dehors des limites de pêche.

Toutes les rivières furent abondamment empoissonnées de saumon chum.

Passage Kyuquot

Les principaux saumons migrateurs, qui fréquentent l'aire Kyuquot, sont les cohos et les chums. Le nombre des premiers fut insuffisant mais les saumons chum se présentèrent en quantités considérables. Les frayères de cette race sont l'objet d'une surveillance active.

Quatsino

Les sockeye qui peuplent l'aire Quatsino appartiennent à la variété dite de crique, mais la quantité en est très faible. Les cohos n'apparurent pas en aussi grand nombre que désirable mais comme les conditions biologiques et hydroligiques leur étaient appropriées, ces migrateurs n'éprouvèrent aucune difficulté à faire l'ascension des rivières jusqu'aux frayères.

La principale aire d'essaimage des saumons de printemps est la crique Marble et sa ligne de partage des eaux. Cette année un nombre suffisant de ces poissons parvint à remonter la rivière. Les mesures de protection appliquées à l'embouchure de la rivière ont sensiblement contribué à ce résultat.

Les saumons roses ont été dans le passé l'objet d'exploitations de pêche excessives et on tente maintenant de rétablir l'ancien régime des migrations, qui toutes peu importantes qu'elles aient été, n'en comportaient pas moins une valeur appréciable.

Les saumons chum purent sans retards ni embarras prendre la route des frayères où ils arrivèrent en nombre appréciable. On estime que toute cette région devrait être mieux sauvegardée et c'est pourquoi dans le cours de la saison sous revue, la pêche y fut interdite sur des étendues considérables. Il est possible qu'on juge encore nécessaire d'étendre ce régime de protection dans un avenir prochain.

Ligne de partage des eaux du fleuve Fraser

Dans les eaux propres à la ligne de partage des eaux du fleuve Fraser, les frayères du lac Stuart, du lac François, du lac Bowron et des eaux tributaires ne se signalèrent que par un petit nombre de saumons sockeye. Cette condition n'est assurément pas nouvelle et n'est probablement pas plus mauvaise que depuis nombre d'années.

Au lac Quesnel et dans ses tributaires, tels que la rivière Horsefly et la rivière Mitchell, les constatations faites sont désappointantes. En 1927, le garde-pêche cantonal signala la migration de milliers de saumons sockeye vers la fin d'octobre. Il déclara que c'était la première fois qu'il observait une montée si tardive. On n'a pas constaté de pareille montée en 1928.

Dans le territoire de Chilco, le nombre des sockeye, observé par le garde-pêche cantonal, est déclaré par lui le plus considérable enregistré depuis quatorze ans, bien que ce fait ne soit pas particulièrement surprenant quand on se rappelle les fortes migrations signalées dans cette aire antérieurement à 1913.

Cette année à la rivière Raft, tributaire de la Thompson-Nord, on a constaté la présence d'un nombre très encourageant de saumons sockeye reproducteurs. Malheureusement, les données recueillies dans les années antécédentes ne sont pas suffisantes pour nous permettre d'établir une comparaison intelligente. Le garde-pêche adjoint estime avoir dénombré de neuf à dix mille reproducteurs. Tout en étant assurément encourageants, ces chiffres seraient plus instructifs si on pouvait les mettre en regard de données statistiques antécédentes.

L'aire Shuswap, vu les conditions en existence pendant les quatre dernières années, n'a pas fourni en 1928 les résultats qu'on en attendait. Le nombre des saumons sockeye reproducteurs, constatés à la rivière Adams, fut presque négligeable par comparaison avec les quatre dernières saisons, mais en raison des conditions hydrologiques de la rivière dont les eaux étaient hautes et décolorées, il a été impossible de recueillir des renseignements aussi complets qu'il était désirable. Le garde-pêche cantonal estime avoir dénombré huit ou dix mille saumons sockeye dans la rivière Little, mais même une pareille quantité est déconcertante.

Ni dans la crique Scott, ni dans la rivière Eagle, il n'est signalé de perspectives bien rassurantes.

Il est regrettable que les Indiens capturent tant de saumons sockeye reproducteurs.

Quand la montée est considérable, les Indiens peuvent satisfaire à leurs besoins sans qu'il en résulte d'inconvénients mais quand, par contre, la migration est faible, chaque saumon comporte une valeur très importante au point de vue de la multiplication de l'espèce de sorte que la nécessité s'impose de quelque moyen d'action destiné à empêcher les Indiens de prendre d'aussi grande quantités de sockeye dans les années de pénurie. La migration de la rivière Raft est conditionné par le même facteur d'exploitation.

Les Indiens estiment qu'indépendamment de leur droit à la capture des saumons pour des fins comestibles, il serait anormal de les empêcher de se procurer ce dont ils ont besoin quand une si importante fraction des montées du fleuve Fraser est soustraite par les exploitants du passage Puget, ajoutant que tout retranchement fait à leurs besoins alimentaires ne servira qu'au bien-être des pêcheurs étrangers.

Au lac Cultus, on a fait le dénombrement de 14,889 saumons sockeye au grillage de la piscifacture. Ce chiffre constitue la migration totale car aucun saumon ne put franchir la pallissade ou clôture en treillis métallique qui y est installée. Les opérations du coulage ont produit 28,114,000 œufs.

L'inspection du lac Harrison a démontré que la crique Norris, qui dans le passé fut le principal lieu de multiplication des saumons sockeye, ne fut qu'imparfaitement empoissonnée. Bien que le garde-pêche cantonal déclare avoir dénombré environ 2,000 sockeye reproducteurs dans la crique, il n'en reste pas moins que ce chiffre est très faible par comparaison au nombre de poissons qui autrefois fréquentaient cette localité. En même temps, il semble s'être produit une encourageante montée de poissons en maturité dans le cours des dernières saisons et il est probable que la migration peut en être accrue. Les quantités de saumons sockeye dans la crique Trout et la crique de la piscifacture furent très satisfaisantes mais ces cours d'eau sont peu importants. On a aussi vu des saumons sockeye en quantités considérables dans la crique Silver, un des plus importants tributaires du lac.

La migration des saumons sockeye dans l'arrondissement de Pemberton, bien qu'assez avantageuse, fut beaucoup moindre qu'en 1924. On y a récolté trente-cinq millions d'œufs pour la piscifacture de Pemberton.

La montée propre au lac et à la rivière Pitt n'a pas tendance à varier. La piscifacture fut approvisionnée à sa pleine contenance et de fortes quantités d'œufs furent déposés à l'état naturel. A cet endroit, les opérations piscicoles ont indubitablement contribué à accroître sensiblement la migration annuelle.

Les cours d'eau se déchargeant dans la baie Burrard et le passage Howe ne sont pas fréquentés par les saumons sockeye. Les saumons chum sont apparus en quantités exceptionnellement fortes. La condition physique de ces poissons s'est révélée particulièrement favorable et les exploitations de pêche en furent profitables.

A l'égard du régime du fleuve Fraser, il semble qu'on soit justifiable de tirer les conclusions suivantes:—

(1) Les quantités de saumons sockeye constatées en amont de Hell's Gate furent plutôt déconcertantes.

(2) Les migrations propres aux aires en aval de Hell's Gate n'ont pas tendance à varier.

(3) La migration des saumons cohos et des saumons de printemps a été inférieure à celle d'une année moyenne; cette condition résulte indubitablement en partie des exploitations exercées par la flotille de bateaux porteurs de lignes traînantes dont le nombre d'unités ne cesse de s'accroître.

(4) L'année 1928 comptait dans le cycle de la migration des salmonidés comme une période de petite montée pour les saumons roses; aussi ne s'attendait-on à aucune migration importante de cette espèce.

(5) La migration des saumons chum fut exceptionnellement bonne et leur condition physique au-dessus de la moyenne.

ENSEMBLE DE LA PROVINCE—*1876 À 1928 — RELEVÉ N° 1

Années	Nombre de fabriques de conserves en exploitation	Nombre de licences à saumon délivrées					Sockeye	Rouge de printemps	Rose de printemps	Blanc de printemps	Saumons à dos bleuté	Steel heads	Cohos	Roses	Chums	Totaux
		F.F.	L.T.	S.P.	S.T.	P.F.										
1876	3															9,847
1877	4															67,387
1878	10															113,601
1879	9															61,093
1880	9															61,849
1881	12															177,276
1882	18															255,061
1883	24															196,292
1884	17															141,239
1885	9															108,517
1886	17															161,264
1887	20															204,083
1888	21															184,040
1889	28															414,294
1890	32															408,978
1891	26															314,893
1892	27															228,470
1893	37															590,229
1894	32															494,371
1895	36															566,395
1896	47															601,570
1897	54															1,015,477
1898	51															484,161
1899	59															732,437
1900	64															585,413
1901	73															1,236,156
1902	66						531,436	Printemps et automne				94,546				625,982
1903	59															473,674
1904	51						323,226	35,421 (Rge et bl. printemps)					Automne	107,247		465,894

1905	67	.....	.....	.....	.....	.....	1,080,673	28,359	(Rge et bl. printemps)		.....	.....	44,458	13,970	.....	1,167,460
1906	64	.....	.....	.....	.....	.....	459,679	31,261	.....	1,083	.....	.....	69,132	68,305 (Rs. & Ch.)		629,460
1907	58	.....	.....	.....	.....	.....	314,074	23,159	.....	2,939	.....	683	87,900	118,704 (Rs. & Ch.)		547,459
1908	52	.....	.....	.....	.....	.....	355,023	25,433	.....	2,731	.....	1,737	81,917	76,448 (Rs. & Ch.)		542,689
1909	72	.....	.....	.....	.....	.....	840,441	18,218	.....	799	.....	.....	61,918	46,544 (Rs. & Ch.)		967,920
1910	58	.....	.....	.....	.....	.....	565,915	19,313	.....	9,476	.....	140	74,382	34,613	58,362	762,201
1911	59	.....	.....	.....	.....	.....	383,509	38,751	.....	9,705	.....	.....	119,802	305,247	91,951	948,965
1912	57	3,640	.....	92	139	12	444,762	62,345	.....	18,092	.....	.....	165,309	247,743	58,325	996,576
1913	78	4,782	.....	74	124	17	972,178	37,433	.....	3,616	.....	.....	69,822	192,887	77,965	1,353,901
1914	63	4,857	.....	61	107	12	536,696	32,908	.....	16,420	.....	.....	120,201	220,340	184,474	1,111,039
1915	63	4,951	.....	61	109	12	476,042	51,734	.....	6,370	.....	2,927	146,956	367,352	82,000	1,133,381
1916	72	4,600	.....	80	115	10	214,789	51,231	.....	15,495	3,096	5,986	183,623	280,644	240,201	995,065
1917	94	5,286	1,370	99	136	16	339,848	48,630	.....	27,646	11,740	B.B.&SH.	157,589	496,759	475,273	1,557,485
1918	88	5,073	1,786	122	127	24	276,459	65,535	41,819	Rs. & Bl.	15,916	B.B.&SH.	191,068	527,745	497,615	1,616,157
1919	82	4,598	2,260	139	104	21	369,445	73,179	9,077	18,295	24,323	4,493	175,670	346,639	372,035	1,393,156
1920	65	4,761	1,855	155	45	19	351,405	95,983	8,411	13,877	8,061	2,395	101,972	520,856	84,626	1,187,616
1921	56	4,777	1,452	59	35	8	163,914	36,725	6,061	6,966	7,060	1,220	117,288	192,906	71,408	603,548
1922	64	4,491	1,513	143	36	4	299,614	21,163	11,913	6,520	6,431	1,657	102,845	581,979	258,204	1,290,326
1923	61	3,957	1,446	223	31	6	334,647	17,539	4,858	4,745	7,097	1,760	112,044	440,932	418,055	1,341,677
1924	62	3,696	1,553	242	32	6	369,601	18,741	2,591	6,460	4,267	1,843	115,944	657,561	570,497	1,747,505
1925	65	4,225	1,821	329	37	19	392,643	39,142	4,419	29,938	10,675	1,996	188,505	445,400	607,904	1,720,622
1926	76	4,750	2,416	445	41	6	336,995	41,276	4,177	23,736	19,445	2,165	162,449	772,993	701,962	2,065,198
1927	76	5,637	3,093	555	46	7	308,032	34,029	8,819	16,129	20,820	1,746	161,148	247,617	562,109	1,360,449
1928	62	5,179	2,987	399	22	7	203,541	11,002	2,328	5,526	6,073	865	150,684	792,362	863,256	2,035,637

NOTE.—La statistique relative au nombre des licences délivrées en 1923, 1924, 1925, 1926, 1927 et 1928 comporte les transferts d'un arrondissement à l'autre.
*Pour les années 1876 à 1901 et 1903, la statistique particulière aux espèces manque—Sockeye presque sans exception.

MISE EN CONSERVE DES SAUMONS SUR LA RIVIÈRE NAAS—1881 À 1928 RELEVÉ N° 2.

Années	Nombre de fabriques de conserves en exploitation	Nombre de licences à saumon délivrées					Sockeye	Rouge de printemps	Rose de printemps	Blanc de printemps	Saumons à dos bleuté	Steel heads	Cohos	Roses	Chums	Totaux
		F.F.	L.T.	S.P.	S.T.	P.F.										
1876																
1877																
1878																
1879																
1880																
1881	1															7,700
1882	2															16,100
1883	2															20,383
1884	1															8,500
1885																
1886																
1887																
1888	1															12,318
1889	3															19,410
1890	3															23,906
1891	3															10,323
1892	3															25,434
1893	3															15,190
1894	1															19,587
1895	1															19,550
1896	1															14,649
1897	1															20,847
1898	1															18,953
1899	1															19,443
1900	1															18,238
1901	1															14,790
1902	2						20,953	(Autres variétés:		2,365						23,318
1903	1															12,100
1904	2						15,000	2,357	(Rge et bl. Pr.)				1,697	31		19,085

1905	3						24,462	3,340	(Rge et bl. Pr.)			3,085	1,840			32,725
1906	3						22,166	858		63		5,997	3,450 (Rs. et Ch.)			32,534
1907	3						17,813	1,288				681	6,093	5,957 (Rs. et Ch.)		31,832
1908	3						27,584	3,263				1,101	8,348	6,612 (Rs. et Ch.)		46,908
1909	3						28,246	2,280		57			6,818	3,589 (Rs. et Ch.)		40,990
1910	4	240					30,810	1,228		11		140	6,285	895	351	39,720
1911	3	240					37,327	3,434		325		100	7,842	11,467	5,189	65,684
1912	3	265					36,037	5,710		1,226			12,468	12,476	3,245	71,162
1913	3	265					23,574	2,999		152			3,172	20,539	2,987	53,423
1914	4	265					31,327	2,660		725			9,276	25,333	25,569	94,890
1915	4	265					39,349	3,053		648		113	15,171	34,879	11,076	104,289
1916	4	265					31,411	3,061		784		1,498	19,139	59,593	11,200	126,686
1917	4	265					22,188	3,170		1,326		1,125	22,180	44,568	24,938	119,495
1918	6	265					21,816	2,332	817	1,003		1,305	17,060	59,206	40,368	143,908
1919	5	300					28,259	2,408	585	581		789	10,900	29,949	24,041	97,512
1920	5	342					16,740	3,584	482	789		560	3,700	43,151	12,145	81,153
1921	5	338					9,364	1,431	437	220		413	8,236	29,488	2,176	51,765
1922	5	304					31,277	1,466	341	255	42	193	3,533	75,687	11,277	124,071
1923	5	244					17,821	2,522	457	335		595	7,894	44,165	25,791	99,580
1924	4	210					33,590	2,142	327	375		1,035	6,362	72,496	26,612	142,939
*1925	3	210					20,351	5,441	387	538		470	8,188	35,880	23,497	94,752
†1925							18,945	4,067	387	392		457	7,726	34,530	22,504	89,008
*1926	4	316					15,929	4,616	751	597		375	4,274	43,891	15,392	85,825
†1926							15,929	4,616	751	597		375	4,274	50,815	15,392	92,749
*1927	4	302					11,986	3,221	511	213		96	3,845	16,609	3,307	39,788
†1927							11,986	3,221	511	213		96	3,845	16,609	3,307	39,788
*1928	3	263					5,558	1,471	68	615		36	18,002	95,998	4,591	126,339
†1928							5,540	1,471	68	307		36	10,374	83,183	3,538	104,877

NOTE.—La statistique relative aux licences délivrées en 1926, 1927 et 1928 comporte les transferts d'un arrondissement à l'autre.
*Mise en conserve des poissons pêchés à la rivière Naas sans faire mention du lieu de mise en conserve
†Mise en conserve à la rivière Naas sans faire mention du lieu de capture.
Pour les années 1881 à 1884, 1888 à 1901 et 1903, la statistique particulière aux espèces manque—sockeye presque sans exception.

MISE EN CONSERVE DES SAUMONS SUR LA RIVIÈRE SKEENA—1876 À 1928 RELEVÉ N° 3

Années	Nombre de fabriques de conserves en exploitation	Nombre de licences à saumon délivrées					Sockeye	Rouge de printemps	Rose de printemps	Blanc de printemps	Saumons à dos bleuté	Steel heads	Cohos	Roses	Chums	Totaux
		F.F.	L.T.	S.P.	S.T.	P.F.										
1876	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1877	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,000
1878	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,500
1879	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,603
1880	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19,694
1881	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21,560
1882	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24,522
1883	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31,157
1884	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	53,986
1885	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,900
1886	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37,587
1887	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	58,592
1888	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70,106
1889	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	58,165
1890	7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90,509
1891	7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	78,135
1892	8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90,280
1893	7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	59,675
1894	7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	61,151
1895	7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	67,797
1896	8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100,140
1897	8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	65,905
1898	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	81,234
1899	7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	108,026
1900	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	128,529
1901	11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	126,092
1902	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	154,875
1903	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	98,669
1904	11	.....	.....	.....	.....	.....	93,404	20,621	(Rge et bl. Printemps)	.....	.....	.....	10,315	30,529		154,869

1905	12	.....	.....	.....	.....	.....	84,717	14,598	(Rge et bl. Printeurs)	.....	.....	7,247	7,523	.....	114,085
1906	14	.....	.....	.....	.....	.....	86,394	20,138	.....	.....	.....	16,867	38,991 (Rs. et Ch.)		162,420
1907	13	.....	.....	.....	.....	.....	108,413	10,378	.....	.....	.....	15,247	25,217 (Rs. et Ch.)		*159,255
1908	13	.....	.....	.....	.....	.....	139,846	13,374	.....	468	.....	10,075	45,404 (Rs. et Ch.)		209,177
1909	12	.....	.....	.....	.....	.....	87,901	11,727	.....	742	.....	12,249	28,120 (Rs. et Ch.)		140,739
1910	12	.....	.....	.....	.....	.....	187,246	9,546	.....	239	.....	11,531	13,473	.....	222,035
1911	12	850	.....	.....	.....	.....	131,066	15,514	.....	2,428	.....	23,376	81,956	70	254,410
1912	12	850	.....	.....	.....	.....	92,498	19,332	.....	4,501	.....	39,835	97,588	504	254,258
1913	13	850	.....	.....	.....	.....	52,927	23,250	.....	3,186	.....	18,647	66,045	.....	164,055
1914	13	850	.....	.....	.....	.....	130,166	11,529	.....	211	.....	16,378	71,021	8,329	237,634
1915	13	962	.....	.....	.....	.....	116,553	15,069	.....	204	.....	1,798	32,190	107,578	5,769	279,161
1916	14	868	.....	.....	.....	.....	60,923	18,372	.....	2,561	.....	3,743	47,409	73,029	17,121	223,158
1917	15	*788	.....	.....	.....	.....	65,760	13,586	.....	2,699	.....	1,883	38,456	148,319	21,516	292,219
1918	15	*889	.....	.....	.....	.....	123,322	16,013	.....	6,828	.....	4,994	38,759	161,727	22,573	374,216
1919	14	1,153	.....	.....	.....	.....	184,945	19,661	3,624	2,656	.....	2,672	36,559	117,303	31,457	398,877
1920	15	954	.....	.....	.....	.....	90,869	37,403	2,198	3,123	.....	1,218	18,068	177,679	3,834	334,392
1921	13	1,109	.....	.....	.....	.....	40,018	18,599	2,722	445	.....	498	45,033	124,457	1,993	234,765
1922	13	1,091	.....	.....	.....	.....	100,615	7,080	5,591	1,805	.....	1,050	24,673	203,555	17,668	362,055
1923	13	900	.....	.....	.....	.....	131,731	8,863	2,885	499	.....	418	31,967	145,973	16,527	338,863
1924	13	941	.....	.....	.....	.....	144,732	9,511	1,361	1,301	.....	214	26,907	181,338	25,603	390,967
†1925	13	1,067	.....	.....	.....	.....	77,785	17,811	1,657	2,457	.....	700	38,029	127,226	10,687	76,352
‡1925	.....	.....	.....	.....	.....	.....	81,149	19,185	1,657	2,603	.....	713	39,168	130,083	74,308	348,866
†1926	15	1,129	.....	.....	.....	.....	82,307	17,896	966	1,750	.....	764	30,153	170,586	46,382	350,804
‡1926	.....	.....	.....	.....	.....	.....	82,357	17,896	966	1,750	.....	764	30,209	210,064	63,527	407,533
†1927	13	1,195	.....	.....	.....	.....	83,988	13,595	3,567	1,609	.....	646	25,209	38,903	9,656	177,173
‡1927	.....	.....	.....	.....	.....	.....	83,984	14,856	3,567	1,609	.....	580	25,623	38,761	18,659	187,639
†1928	11	1,208	.....	.....	.....	.....	34,524	4,121	988	397	.....	231	18,751	191,812	11,792	262,616
‡1928	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34,559	5,043	988	354	.....	241	30,194	209,579	17,751	298,709

*Approximativement.
†Mise en conserve des poissons pêchés à la rivière Skeena sans mention du lieu de mise en conserve.
‡Mise en conserve à la rivière Skeena sans mention du lieu de capture.
NOTE.—La statistique relative aux licences délivrées en 1923, 1924, 1925, 1926, 1927 et 1928 comporte les transferts d'un arrondissement à l'autre.
*Pour les années 1877 à 1903, la statistique particulière aux espèces manque.—sockeye presque sans exception.

MISE EN CONSERVE DE SAUMONS PÊCHÉS À RIVERS INLET ET À SMITHS INLET, 1881 À 1928 — RELEVÉ N° 4

Années	Nombre de fabriques de conserves en exploitation	Nombre de licences à saumon délivrées					Sockeye	Rouge de printemps	Rose de printemps	Blanc de printemps	Saumons à dos bleuté	Steel heads	Cohos	Roses	Chums	Variétés autres que le sockeye mises en conserve à Smiths Inlet	Totaux
		F.F.	L.T.	S.P.	S.T.	P.F.											
1881																	
1882	1																5,635
1883	1																10,780
1884	2																20,383
1885																	
1886	1																15,000
1887	2																11,203
1888	2																20,000
1889	2																25,704
1890	2																32,961
1891	2																34,924
1892	2																15,126
1893	2																35,266
1894	2																39,351
1895	3																58,579
1896	4																107,468
1897	6																40,207
1898	6																104,711
1899	6																71,079
1900	6																75,413
1901	6																66,840
1902	6						74,019	(Autres variétés 1,479)									75,498
1903	5																75,530
1904	5						101,542	(11 Rge et bl. Printemps)					358	61			101,972
1905	6						90,713	(351 Rge et bl. Printemps)									91,064
1906	8						132,631	181					66				132,878
1907	8						97,874	750					6,240	700 (Rs. et Ch.)			105,564
1908	8						74,452	1,254					9,505	4,679 (Rs. et Ch.)			89,890

1909	8						102,527	1,087					1,400	300 (Rs. et Ch.)		105,314
1910	8						141,921	383					2,075	19		144,398
1911	8						105,763	1,317					8,287	6,411	5,288	127,066
1912	8						129,217	1,452		468			11,095	11,723	4,843	158,798
1913	8						79,345	1,589					3,708	4,287	2,015	90,944
1914	*7						89,890	566					7,789	5,784	5,023	109,052
1915	8						162,651	1,022					7,115	2,964	5,387	292	179,431
1916	9						58,192	1,033		389			15,314	3,567	20,144	13,990	112,629
1917	10	815					75,326	715		102			9,124	8,065	16,101	4,325	113,758
1918	10	815					68,447	957	85	367			12,074	29,542	6,729	10,736	128,937
1918							*66,842*	*957*	*85*	*367*			*12,074*	*29,542*	*6,729*	*10,736*	*127,332*
1919	11	816					73,754	967	234	241		2	9,038	6,538	7,089	13,053	110,736
1919							*72,072*	*967*	*234*	*241*		*2*	*9,038*	*6,538*	*7,089*	*13,053*	*109,234*
1920	10	1,044					142,793	1,537	81	190			2,922	26,189	1,226		174,938
1920							*133,245*	*1,537*	*81*	*190*			*2,922*	*26,189*	*1,226*		*165,390*
1921	10	1,215					50,849	386		44			4,055	3,055	173		58,562
1921							*49,729*	*406*		*44*		*97*	*4,784*	*5,336*	*173*		*60,569*
1922	10	1,101					68,818	216	69	38	82		1,145	24,311	311		94,990
1922							*66,518*	*216*	*69*	*38*	*82*		*1,145*	*24,311*	*311*		*92,690*
1923	10	1,172					118,502	230	256	113			1,526	10,057	3,246		133,930
1923							*112,350*	*230*	*256*	*113*			*1,526*	*10,057*	*3,246*		*127,778*
1924	10	963					91,764	215	261	149		32	1,886	15,103	4,908		114,318
1925	11	1,127					201,186	344	311	116		10	4,887	7,675	11,501		226,030
1925							*170,581*	*215*	*311*	*57*			*4,866*	*8,625*	*11,477*		*196,132*
1926	12	1,483					89,866	535	249	160		27	10,348	8,493	14,690		124,341
1926							*74,629*	*473*	*189*	*142*		*11*	*7,448*	*13,503*	*11,751*		*108,146*
1927	13	1,842					101,053	463	530	321		19	5,475	1,383	5,027		114,271
1927							*87,145*	*322*	*530*	*321*		*17*	*4,980*	*1,402*	*3,617*		*98,334*
1928	11	1,541					93,361	458	443	157		13	9,761	3,130	9,200		116,523
1928							*88,875*	*156*	*443*	*152*		*13*	*1,098*	*16,703*	*3,626*		*111,066*

NOTE.—Les chiffres en caractères gras sont ceux relatifs à des rendements en conserve dérivés de poissons pêchés à Rivers Inlet ou à Smiths Inlet. Les chiffres en caractères gras relatifs aux années antécédentes à 1918 comportent les rendements en conserve réels. Les chiffres en italique, 1918 à 1928, comportent les rendements en conserve réels, sans tenir compte des lieux où s'est opérée la pêche des poissons et à l'exclusion des poissons exportés dans d'autres arrondissements pour des fins de mise en conserve.

*Les chiffres de 1914 ne comportent que le rendement en conserve de Rivers Inlet. La statistique relative à Smith's Inlet manque pour cette année-là.

NOTE.—Colonne "Variétés autres que les saumons sockeye mises en conserve à Smiths Inlet". Pour les années où cette colonne est utilisée, les éléments de statistique relatifs aux diverses variétés autres que les saumons sockeye mises en conserve à Smiths Inlet, ne sont pas disponibles et il nous a fallu fournir un total des rendements en conserve. Pour ces années, les chiffres relatifs au saumon sockeye apparaissent sous leur propre rubrique.

NOTE.—Licences délivrées en 1923, 1924, 1925, 1926, 1927 et 1928 y compris transferts.

*Pour les années 1882 à 1884 et 1886 à 1901 et 1903, la statistique particulière aux espèces manque—sockeye presque sans exception.

MISE EN CONSERVE DES SAUMONS DANS L'ARRONDISSEMENT PROPRE AU FLEUVE FRASER 1876 À 1928 — RELEVÉ N° 5

Années	Nombre de fabriques de conserves en exploitation	Nombre de licences à saumon délivrées					Sockeye	Rouge de printemps	Rose de printemps	Blanc de printemps	Saumons à dos bleuté	Steel heads	Cohos	Roses	Chums	Totaux
		F.F.	L.T.	S.P.	S.T.	P.F.										
1876	3															9,847
1877	5															64,387
1878	8															105,101
1879	7															50,490
1880	7															42,155
1881	8															142,516
1882	11															199,104
1883	13															109,701
1884	6															38,437
1885	6															89,617
1886	11															99,177
1887	12															130,088
1888	12															76,616
1889	16															303,875
1890	16															241,889
1891	11															178,954
1892	11															79,715
1893	21															457,797
1894	20															363,967
1895	21															400,368
1896	29															356,984
1897	35															860,459
1898	35															256,101
1899	41															510,383
1900	48															316,522
1901	49	3,832														990,313
1902	42	2,635					293,477	Autres Variétés: 33,618								327,095
1903	35	3,101					204,809	2,084: (Rge et bl. Printemps)					25,728	4,504		237,125
1904	23	2,224					72,668	9,482: (Rge et bl. Printemps)					45,667	1,066		128,903

1905	38	2,770	.....	.....	.....	.....	837,489	5,507: (Rge et bl. Printemps)			.....	.....	30,836	3,304	.....	877,136
1906	24	1,746	.....	.....	.....	.....	183,007	6,503	.....	1,020	.....	.....	34,413	15,543 (Rs. et Ch.)		240,486
1907	18	1,726	.....	.....	.....	.....	59,815	3,448	.....	557	.....	.....	35,766	63,530 (Rs. et Ch.)		163,116
1908	16	1,374	.....	.....	.....	.....	63,126	1,427	.....	18	.....	.....	24,198	415 (Rs. et Ch.)		89,184
1909	38	2,688	.....	.....	.....	.....	542,248	1,428	.....	.....	.....	.....	21,540	1,987 (Rs. et Ch.)		567,203
1910	21	1,577	.....	.....	.....	.....	133,045	1,018	.....	8,925	.....	.....	27,855	128	52,177	223,148
1911	15	1,396	.....	.....	.....	.....	58,487	7,028	.....	6,751	.....	.....	39,740	142,101	47,237	301,344
1912	15	1,430	.....	.....	.....	2	108,784	14,655	.....	8,373	.....	.....	38,574	574	12,961	173,921
1913	35	2,560	.....	.....	.....	2	684,596	3,573	.....	49	.....	.....	11,648	9,973	22,220	732,059
1914	20	2,656	.....	.....	.....	.....	185,483	9,485	.....	14,000	.....	.....	38,639	6,057	74,726	328,390
1915	22	2,616	.....	.....	.....	.....	89,040	15,388	.....	3,532	.....	31	34,114	128,555	18,539	289,119
1916	21	2,240	.....	.....	.....	.....	27,394	11,096	.....	9,217	3,096	33	24,580	840	30,184	106,440
1917	29	2,626	8	.....	.....	.....	123,614	10,197	.....	18,916	4,944	7	25,895	134,442	59,973	377,988
1918	18	1,582	19	1	.....	.....	16,849	15,192	579	24,274	3,760	635	40,111	18,388	86,215	206,003
1919	14	1,337	24	1	.....	.....	29,628	14,519	704	3,592	15,613	328	39,253	39,363	15,718	158,718
1920	11	1,288	28	.....	.....	.....	44,598	19,961	2,188	2,204	4,488	34	22,934	12,839	23,884	132,860
1921	13	1,437	25	.....	.....	.....	35,900	11,360	467	5,480	1,323	8	29,978	8,178	11,223	103,917
1922	10	1,296	17	.....	.....	.....	48,744	10,561	2,433	3,867	812	5	23,587	29,578	17,895	137,482
1923	11	964	25	.....	.....	.....	29,423	3,854	664	3,615	.....	15	20,173	63,645	103,248	224,637
1924	9	969	48	.....	.....	.....	36,200	2,982	592	4,056	1,757	65	21,935	31,968	109,495	209,050
1925	10	969	50	.....	.....	.....	31,523	7,335	873	25,482	5,107	45	36,717	99,800	66,111	272,993
1926	10	1,063	59	.....	.....	.....	83,589	11,774	1,030	20,130	14,036	39	21,787	32,256	88,493	273,134
1927	10	1,249	111	.....	.....	.....	57,085	6,553	1,351	10,493	10,621	37	24,079	102,535	67,259	280,013
1928	8	1,303	109	.....	.....	.....	26,530	1,173	248	3,661	795	.....	27,061	2,881	193,106	255,455

NOTE.—La statistique relative au nombre des licences dléivrées en 1923, 1924, 1925, 1926, 1927 et 1928 comporte les transferts opérés de divers autres arrondissements
*Pour les années 1876 à 1901, la statistique particulière aux espèces manque—sockeye presque sans exception.

RELEVÉ N° 6

MISE EN CONSERVE DES SAUMONS AU PASSAGE PUGET—1887 À 1928

Années	Nombre de fabriques de conserves en exploitation	Printemps	Sockeye	Coho	Chum	Rose	Steelhead	Totaux
1887	.....	statistique manquante			.....	.....	.....	22,000
1888	4	"	"			.....	.....	21,975
1889	2	240	.....	7,480	1,145	2,890	.....	11,674
1890	1	1,000	.....	3,000	4,000	.....	.....	8,000
1891	2	382	5,538	5,869	3,093	5,647	.....	20,529
1892	2	86	2,954	7,206	16,180	.....	.....	26,426
1893	3	1,200	47,852	11,812	11,380	17,530	.....	89,331
1894	3	.....	41,781	22,418	22,152	9,049	.....	95,400
1895	7	1,542	65,143	50,865	38,785	23,633	.....	179,968
1896	11	13,495	72,979	82,640	26,550	.....	.....	195,664
1897	12	9,500	312,048	91,900	23,310	57,268	.....	494,026
1898	18	11,200	252,000	98,600	38,400	.....	.....	400,200
1899	19	24,364	499,646	101,387	31,481	252,733	.....	919,611
1900	19	22,350	229,800	128,200	89,100	.....	.....	469,450
1901	.....	Statistique manquante			.....	.....	.....	1,380,590
1902	21	30,049	372,301	85,817	93,492	.....	.....	581,659
1903	22	14,500	167,211	103,450	12,001	181,236	.....	478,488
1904	13	14,441	109,264	118,127	49,656	.....	.....	291,488
1905	24	1,804	825,453	79,335	41,057	70,992	.....	1,018,641
1906	16	8,139	178,748	94,497	149,218	.....	.....	430,602
1907	14	1,814	93,122	119,372	50,249	433,423	.....	698,080
1908	22	95,210	170,951	128,922	47,607	6,075	.....	448,765
1909	11	13,019	1,097,904	143,133	53,688	370,993	.....	1,632,949
1910	24	10,064	248,014	162,755	146,942	108	.....	567,883
1911	15	21,823	127,761	256,124	104,321	1,046,992	.....	1,557,029
1912	20	20,252	184,680	149,727	60,760	700	.....	416,125
1913	22	1,234	1,673,099	61,019	56,225	791,886	.....	2,583,463
1914	31	26,044	335,230	151,893	278,801	892	.....	792,860
1915	41	28,166	64,548	180,783	411,724	583,649	.....	1,269,206
1916	32	37,030	84,637	155,832	427,878	1,887	.....	707,278
1917	45	57,543	411,538	114,276	216,285	1,124,884	.....	1,921,554
1918	32	63,366	50,723	235,860	267,538	6,605	106	624,198
1919	35	68,542	64,346	210,883	525,541	421,215	5,076	1,295,626
1920	11	25,846	62,654	24,502	48,849	4,669	.....	166,520
1921	23	25,567	102,967	89,412	30,831	404,713	.....	653,490
1922	16	20,615	48,566	111,711	65,552	2,225	.....	248,729
1923	18	15,777	47,402	122,000	97,081	475,849	29	758,138
1924	12	19,968	69,369	87,879	134,360	5,945	128	317,649
1925	23	28,268	106,064	171,587	41,635	555,848	141	903,543
1926	14	27,763	44,569	120,846	112,411	2,125	63	307,778
1927	21	42,575	103,550	134,254	41,813	585,869	233	908,294
1928	12	24,628	61,044	92,770	145,735	5,816	265	330,258

RELEVÉ N° 7

ÉTAT DES DÉCHARGEMENTS DE FLÉTAN—COLOMBIE BRITANNIQUE 1913 À 1928

	qtx.		qtx.
1913	223,465	1921	325,868
1914	214,444	1922	293,184
1915	194,896	1923	334,667
1916	123,062	1924	331,382
1917	113,529	1925	318,240
1918	186,229	1926	315,095
1919	210,777	1927	271,354
1920	238,770	1928	302,820

RELEVÉ N° 8

RELEVÉ DES RENDEMENTS DE HARENG SALÉ AU SEL SEC, 1928-1928—COLOMBIE BRITANNIQUE

Années	Arrondissement n° 1	Arrondissement n° 2	Arrondissement n° 3		Totaux
			Côte orientale	Côte occidentale	
	qtx	qtx	qtx	qtx	qtx
1918	20,000	.....	109,900	42,710	172,610
1919	4,000	.....	43,000	208,058	255,058
1920	807	1	176,640	334,720	512,168
1921	249	.....	231,240	248,482	479,971
1922	.....	.....	297,871	224,897	522,768
1923	.....	8,935	250,420	484,681	744,036
1924	.....	.....	305,266	548,277	853,543
1925	.....	4,120	591,162	487,892	1,083,174
1926	11,134	4,192	596,114	327,207	938,647
1927	24,380	7,600	542,385	473,825	1,048,190
1928	46,995	.....	748,032	277,161	1,072,188

RELEVÉ N° 9

MISE EN CONSERVE DE CÉLAN—COLOMBIE BRITANNIQUE 1917 À 1928

	Caisses		Caisses
1917	1,090	1923	17,195
1918	63,693	1924	14,898
1919	63,065	1925	37,182
1920	91,929	1926	26,731
1921	16,091	1927	58,501
1922	19,186	1928	65,097

RELEVÉ N° 10

PRODUCTION DES HUILES, ENGRAIS ET POUDRES DE POISSON—COLOMBIE BRITANNIQUE 1920-1928

Année	Célan		Hareng		Baleine			Autres poissons	
	Poudres et engrais	Huiles	Poudres	Huiles	Fanons et poudres	Engrais	Huiles	Poudres et engrais	Huiles
	tonnes	gallons	tonnes	gallons	tonnes	tonnes	gallons	tonnes	gallons
1920	.....	.....	.....	.....	503	1,035	604,070	466	55,669
1921	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	489	44,700
1922	.....	.....	.....	.....	326	230	283,314	911	75,461
1923	.....	.....	.....	.....	485	910	706,514	823	180,318
1924	.....	.....	.....	.....	292	926	645,657	1,709	241,376
1925	2,083	495,653	.....	.....	347	835	556,939	2,468	354,853
1926	8,481	1,898,721	310	13,700	340	666	468,206	1,752	217,150
1927	12,169	2,673,876	1,838	170,450	345	651	437,967	2,512	375,130
1928	14,500	3,995,806	831	68,411	376	754	571,914	3,658	411,207

RELEVÉ N° 11

DÉCHARGEMENT DES BALEINES EN COLOMBIE BRITANNIQUE, 1918 A 1928

Espèces	1918	1919	1920	†1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Cachalots	.....	.....	.....	.....	38	94	83	76	80	82	83
Rorquals	.....	.....	.....	.....	4	62	56	29	14	10	47
Baleinoptères	.....	.....	.....	.....	94	166	125	135	124	138	140
Epaulards	.....	.....	.....	.....	50	78	47	40	25	21	21
Boréales	.....	.....	.....	.....	1	53	100	68	25	7	13
Franches	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	1	.....	.....
Baleinoptères à bec	.....	.....	.....	.....	.....	2	1	3	.....	.....	1
Grises	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	*500	*432	*493	.....	187	455	414	351	269	258	305

*Toûtes espèces. †Aucun poste baleinier en exploitatıon en 1921

RELEVÉ N° 12

NOMBRE DE PEAUX DE PHOQUE À FOURRURE RECUEILLIES ET DÉBARQUÉES EN COLOMBIE BRITANNIQUE, 1912-1928

Années	Arrondissement n° 1	Arrondissement n° 2	Arrondissement n° 3	Totaux
1912	.....	.....	205	205
1913	.....	285	119	404
1914	.....	95	257	352
1915	.....	39	400	439
1916	.....	21	138	159
1917	.....	14	204	218
1918	.....	78	10	88
1919	.....	53	17	70
1920	.....	502	556	1,058
1921	.....	270	2,079	2,349
1922	.....	291	639	930
1923	.....	678	3,746	4,424
1924	.....	370	1,862	2,232
1925	.....	801	3,655	4,465
1926	.....	655	2,169	2,824
1927	.....	188	1,288	1,476
1928	.....	465	1,625	2,090

RELEVÉ N° 13

DESTRUCTION DES LIONS DE MER OU OTARIES

—	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	Total
Rochers Virgin								
Jeunes	.....	649	903	1,067	565	635	375	4,194
Adultes	.....	1,111	1,333	1,520	877	858	632	6,331
Rochers Pearl								
Jeunes	.....	7	312	102	146	40	2	607
Adultes	220	120	158	138	368	130	30	1,164
Rocher Solander								
Adultes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	103	103
Totaux	220	1,885	2,706	2,827	1,956	1,663	1,142	12,399

RELEVÉ N° 14

ÉTAT DES LICENCES DE PÊCHE DÉLIVRÉES EN COLOMBIE BRITANNIQUE EN LA SAISON DE 1928—ENSEMBLE DE LA PROVINCE

Désignations des licences	Délivrés à des:				Transferts				En exploitation				Remarques
	Blancs	Indiens	Japonais	Total	Blancs	Indiens	Japonais	Total	Blancs	Indiens	Japonais	Total	
Mise en conserve du saumon	76			76					76			76	
Salage du saumon	29		4	33					29		4	33	
Parc en filet à saumon	7			7					7			7	
Senne traînante à saumon	20	2		22					20	2		22	
Senne à poche à saumon	307	46		353	44			44	351	46		397	
Filet flottant à saumon	2,505	1,020	938	4,463	692	24		716	3,197	1,044	938	5,179	(1 annulée)
Ligne traînante à saumon	2,144	644	155	2,943	44			44	2,188	644	155	2,987	
Barque	136	10	87	233					136	10	87	233	(4 annulées)
Acheteur	59		15	74					59		15	74	
Aide-opérateur de filet flottant à saumon	218	301	478	997	11	2		13	229	303	478	1,010	
Capit. de bateau porteur de sennes à saumon	110	168		278	1			1	111	168		279	(5 annulées)
Aide-opérateur de senne à saumon	796	930		1,726	3			3	799	930		1,729	(4 annulées)
Salage du hareng	25		5	30					25		5	30	
Senne à poche à hareng	108		3	111	3			3	111		3	114	
Senne traînante à hareng	2			2					2			2	
Filet flottant à hareng	34		4	38					34		4	38	
Capit. de bateau porteur de senne à hareng	71	21	6	98					71	21	6	98	
Aide-opérateur de senne à hareng	607	124	165	896					607	124	165	896	
Crabes	134	5	1	140	1			1	135	5	1	141	
Filet flottant à morue	24		26	50					24		26	50	
Ligne à main à morue	240	28	125	393					240	28	125	393	
Filet flottant à squale	53	3	74	130					53	3	74	130	
Ligne à main à squale	164	8	117	289	1			1	165	8	117	290	
Senne à poche à squale	1			1					1			1	
Eperlan	60	1	14	75					60	1	14	75	
Bonite ou germon	1			1					1			1	
Pêche diverse	122	10	44	176	1			1	123	10	44	177	
Mise en conserve diverse	5			5					5			5	
Usine d'engrais, de farines et d'huiles	26			26					26			26	
Totaux	8,084	3,321	2,261	13,666	801	26		827	8,885	3,347	2,261	14,493	(14 annulées)

Permis aux Indiens.....924
Pêche à la ligne.....244

RELEVÉ N° 15

ÉTAT DES LICENCES À SAUMON DÉLIVRÉES EN COLOMBIE BRITANNIQUE, 1919-1928

Désignations des licences	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928
Arrondissement N° 1—										
Mise en conserve de saumon	14	11	13	10	11	9	10	10	10	10
Filet flottant à saumon	1,337	1,288	1,437	1,296	964	969	969	1,063	1,249	1,303
Arrondissement N° 2—										
Mise en conserve du saumon	45	41	32	41	37	38	41	50	48	47
Senne à poche à saumon	35	79	13	73	126	107	137	193	244	158
Senne traînante à saumon	81	38	30	30	20	19	15	14	16	9
Filet flottant à saumon—										
Rivière Naas	300	342	338	304	244	210	210	316	302	263
Rivière Skeena	1,153	1,153	1,109	1,091	900	941	1,068	1,129	1,198	1,208
Rivers-Inlet		871	1,000	1,012	987	770	891	1,115	1,273	1,117
Smiths-Inlet	916	173	215	179	197	193	236	368	570	424
Bella Coola		193	241	165	134	146	139	192	195	173
Kimsquit		.....	.....	120	122	96	137	100	104	80
Butedale	421	61	5	.....	63	32	60	37	108	58
Namu		136	138	136	215	87	109	139	180	77
Archipel de la Reine-Charlotte		14	1	4	1	1	17	27	42	22
Total, Arrondissement n° 2	2,490	2,943	3,047	3,011	2,863	2,476	2,867	3,423	3,972	3,422
Arrondissement N° 3—										
Mise en conserve du saumon	23	13	11	14	13	15	16	19	18	19
Senne à poche à saumon	103	76	46	74	97	135	192	252	308	239
Senne traînante à saumon	23	7	5	10	11	13	22	27	30	13
Filet flottant à saumon	771	530	293	176	142	251	390	364	422	454
Ensemble de la province—										
Mise en conserve du saumon	82	65	56	65	61	62	67	79	76	76
Senne à poche à saumon	138	155	59	147	223	242	329	445	552	397
Senne traînante à saumon	104	45	35	40	31	32	37	41	46	22
Filet flottant à saumon	4,598	4,761	4,777	4,483	3,969	3,696	4,226	4,850	5,643	5,179

NOTE.—Pendant la saison 1928, la fabrique de conserves F. Millerd à Vancouver, la fabrique de conserves Cassiar sur la Skeena et la fabrique de conserves Massett, à Massett-Inlet, opérèrent sans licence et ne figurent pas dans la nomenclature des licences ci-haut désignées.

RELEVÉ N° 16

ÉTAT DES BATEAUX À MOTEUR FONCTIONNANT DANS L'ARRONDISSEMENT N° 2, COLOMBIE BRITANNIQUE EN RAPPORT AVEC LES EXPLOITATIONS DE FILET FLOTTANT À SAUMON

—	1924	1925	1926	1927	1928
Rivière Naas	3	9	35	21	37
Rivière Skeena	18	64	133	162	216
Bella Coola et Kimsquit	1	12	49	47	90 } 103
Aire Centrale	.....	8	28	87	13 }
Rivers-Inlet	54	110	254	248	479
Smiths-Inlet	9	39	131	110	204
Archipel de la Reine-Charlotte	.....	.....	.....	.....	10
	85	242	630	675	1,049

APPENDICE N° 2

RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE L'OFFICE DE BIOLOGIE, ANNÉE 1928-29

Par J. J. Cowie, *Secrétaire-trésorier*

L'Office est un corps semi-indépendant dont les membres ne bénéficient d'aucune rémunération. C'est à cet organisme qu'ont été assignés la conduite et la gestion des recherches relatives à la solution des problèmes scientifiques, pratiques et économiques se rapportant à l'industrie des pêches. L'Office administre quatre stations affectées aux travaux de recherches. Deux de ces postes sont sis sur la côte orientale: la station de Biologie de Saint-André, N.-B., et la station d'Expérimentations et d'Essais appliqués à la pêche, de Halifax, N.-E. Sur le littoral occidental, il existe deux autres stations: la station de biologie de Nanaïmo, C.-B., et la Station d'Expérimentations et d'Essais appliqués à la pêche de Prince-Rupert, C.-B. Il convient de faire aussi mention de la station piscicole du lac Cultus, C.-B., pour l'étude des mœurs et des habitudes du saumon sockeye aussi bien que de laboratoire affecté, à l'université du Manitoba, à l'étude des poissons des provinces centrales. Ci-après apparaît un exposé des travaux accomplis aux diverses stations au cours de l'année sous revue.

Station de Biologie de Saint-André, N.-B.

TRAVAILLEURS SCIENTIFIQUES

Le personnel scientifique en exercice en 1928 consista des personnes suivantes:

Directeur: Docteur A. G. Huntsman.
Hydrographe: M. H. B. Hachey.
Investigateur sur les truites: M. H. C. White.
Investigateur sur l'immersion des alevins: M. W. S. Hall.
Investigateurs sur les homards (saison d'été seulement): M. A. F. Chiasson.
Investigateur sur l'alose (saison d'été): M. A. A. Giffin.
Rédacteur des rapports (saison d'été): Docteur H. I. Battle.
Technologiste de pêche (saison d'été): M. E. E. Daggett.

Ci-après figure la nomenclature des travailleurs volontaires scientifiques en exercice à la station ou le long de la côte l'année dernière avec les périodes de temps qu'ils ont consacrées à leurs recherches:

M. W. S. Allen, université de Dalhousie, 6 juillet-19 août.
Mlle Armine Alley, université de Toronto, 15 juin-31 août.
Professeur P. M. Bayne, université d'Acadia, 4 juin-14 août.
M. S. A. Beatty, université McGill, 30 mai-5 septembre.
Mlle Ruby Bère, université du Manitoba, 4 juin-30 août.
M. N. J. Berrill, université de Leeds, Angleterre, 23 juillet-16 septembre.
Professeur C. J. Connolly, université Saint-François-Xavier, 30 juin-15 août.
Mlle V. M. Davidson, école supérieure de Commerce, Toronto, 8-31 août.
Mlle Dorothy Dow, université de Toronto, 8 juin-7 septembre.
Mlle Marjorie Ellis, université de Dalhousie, 3 juillet-31 août.
Mlle Elizabeth Frame, université de Dalhousie, 3 juillet-7 septembre.
Mlle Nancy Frost, université d'Acadia, 4 juin-16 juillet.
M. N. E. Gibbons, université de Queen's, 12 juin-13 septembre.
Professeur J. N. Gowanloch, université de Dalhousie, 5 juillet-22 septembre.
Madame J. N. Gowanloch, université de Dalhousie, 25 juillet-22 septembre.
Mlle M. E. Huntsman, université de Toronto, 4 juin-22 septembre.
M. R. B. Kerr, université de Toronto, 5 juin-5 septembre.
Professeur A. B. Klugh, université de Queen's, 4 juin-15 septembre.

Professeur F. E. Lloyd, université McGill, 6 août-19 août.
Mlle M. E. Mackay, université de Dalhousie, 4 juin-6 août.
Professeur Douglas McIntosh, université de Dalhousie, 20 juillet-3 août.
M. A. W. H. Needler, université de Toronto, 5 mai-30 septembre 1928.
1-28 décembre 1929.
15 février-15 avril 1929.
Mlle E. C. Odell, collège Macdonald, 5 juillet-22 septembre.
Professeur G. B. Reed, université de Queen's, 13 juin-20 juin.
Professeur A. D. Robertson, université de Western-Ontario, 3 juillet-31 août.
M. W. R. Sawyer, université McGill, 15 juillet-15 septembre.
Mlle E. B. Shaw, université de Toronto, 1er juillet-7 septembre.
M. A. E. Warren, académie Milton, Milton, Mass., 2 juillet-29 août 1929.
Mlle N. E. Wright, université de Western-Ontario, 19 juin-31 août.

RECHERCHES À LA STATION

Plus de trente-cinq investigations furent exécutées à la station pendant l'année sur l'aiglefin, la morue, le hareng, la mercluche, le flet, le saumon, la truite, les crabes, l'encornet, les pétoncles ou vanneaux, les moules et diverses autres espèces de plantes et d'animaux marins. Nous présentons ci-après un résumé des plus marquantes d'entre elles:

La nature des muscles de poisson et des transformations qu'ils subissent avant et après la mort a été l'objet de nombreuses études, car ces deux questions sont d'une importance fondamentale pour l'utilisation complète de la chair du poisson dans l'alimentation. C'est la substance comestible du flétan qui a surtout servi de matière à ces recherches. Dans la lutte qui accompagne la capture, les muscles de poisson perdent du glycogène et il se produit un accroissement de la concentration en sucre dans le sang qui peut amener la mort du poisson dans son milieu même. Les aiglefins pris à l'aide de la ligne traînante récupèrent leur vitalité si on les retient captifs à la mer sans les troubler ni les molester. Après six ou sept jours, on observe une amélioration prononcée dans l'état de leur organisme, bien qu'il n'en soit signalé aucune les trois premiers jours (Mackay). A la mort la substance musculaire se modifie si rapidement qu'il est impossible avec nos méthodes actuelles d'expérimentation, d'isoler l'une quelconque des protéines avant le processus de leurs variations et la nature de ces variations est encore inconnue. Les protéines de la morue, de l'aiglefin et de la merluche s'identifient presque entre elles par leur formule chimique, mais celles de la raie diffèrent beaucoup. Il a été presque établi que l'ammoniaque produite dans le cours de la décomposition autolytique dérive en grande partie, sinon tout à fait, des groupes amides de la classe des protéines (Beatty). Dans l'état de rigidité cadavérique, la teneur protéique des sucs musculaires a tendance à s'accroître et cette opération semble en rapport avec la quantité d'eau associée avec les protéines (Shaw). La cuisson des muscles d'aiglefin produit un accroissement plus ou moins rapide de force de tension et de fermeté suivi du phénomène inverse mais d'opération plus lente, le premier résultat étant probablement dû à la coagulation des colloïdes par la chaleur, et le dernier à l'hydrolise du collagène présent dans le tissu conjonctif (Dow).

On peut parfois se procurer des muscles d'aiglefin d'une stérilisation parfaite, c'est-à-dire, libres de bactéries, et en les comparant avec d'autres muscles contaminés de bactéries, on constate que la décomposition offre des caractères différents. Les muscles infectés de bactéries se décomposent plus rapidement en produisant une quantité considérable d'ammoniaque, cependant que chez les muscles stériles on ne constate qu'un très léger accroissement dans la très faible concentration en ammoniaque présente au début de l'opération. (Gibbons).

Les moules sont dévorées par les astéries, les oursins, certains buccins et les flets. Dans la baie de Passamaquoddy, ces animaux marins semblent entraver l'expansion des gisements de moules à ou en aval de la laisse de basse mer. Si toutefois on immerge des moules en aval de la laisse de basse mer dans des caisses

à claire-voie pour leur assurer la sauvegarde voulue contre les attaques des nombreux ennemis naturels qui les entourent, leur croissance s'opère plus rapidement que sur les bancs sis entre les lignes de marée où on les trouve en grande abondance (Warren).

Le flet côtier de la baie de Passamaquoddy (*Pseudopleuronectes*) augmente de taille jusqu'à l'âge de huit ans au moins, La rapidité de sa croissance ne décroît que graduellement. Il a une taille approximative maximale de quatorze pouces. Ce poisson fraie le printemps. Les jeunes poissons commencent à rechercher le fond vers la fin de juin. Ils s'établissent près du rivage sur des fonds de vase de sorte que, par les marées de vive eau, plusieurs restent exposés dans des fosses à l'action calorifique des rayons du soleil pour y subir parfois des températures de 87° F. et même davantage. La crevette commune (Crago) et certains sculpins périssent dans ces conditions que les jeunes flets surmontent en toute vraisemblance. Certaines expériences de laboratoire, conduites avec le souci de se rapprocher autant que possible des conditions hydrographiques de l'habitat naturel, en élevant par exemple la température de l'eau d'environ 2° F. tous les cinq minutes, ont servi à démontrer que les très jeunes flets peuvent supporter une température de 88° F. avant de succomber, température que les adultes ne peuvent subir (Huntsman).

Au fond du golfe de Fundy où de grandes superficies du bassin sont exposées à l'air ambiant par suite du retrait accentué des eaux à marée basse, le nombre des espèces de plantes et d'animaux est sensiblement moindre et les individus des diverses espèces de plus petite taille que dans l'aire Passamaquoddy propre à l'embouchure du golfe de Fundy. La mortalité des végétaux et des animaux y semble aussi plus élevée. (Bayne).

Le régime hydrographique propre à l'embouchure de la baie de Passamaquoddy y rend en toute vraisemblance possible la multiplication abondante des diatomés et autres plantes pendant une très longue durée de la saison. Une étude de la variation mensuelle des diatomés, pratiquée pendant quatre ans dans cette région à partir de 1925, a servi à démontrer le fait que la quantité de ces êtres planctoniques n'augmente et ne diminue, ni avec la hausse et la baisse de température, ni avec la pluie et la sécheresse, mais avec la radiation lumineuse du soleil, de sorte que ces végétaux minuscules si importants comme aliments pour les petits animaux marins, et par ces derniers, pour les poissons, sont le plus abondants vers la fin de juin alors que le soleil atteint son point culminant dans le ciel, au solstice d'été, et le plus rare vers la fin de décembre au solstice d'hiver (Davidson).

Calanus finmarchicus, une crevette naine, principal agent du rouge du hareng, ne se multiplie guère dans le golfe de Fundy, mais semble y venir du golfe du Maine à l'état larvaire (Wright).

Pendant toute l'année on se livre à des observations par des prises quotidiennes de la température de l'eau et de l'air, par des récoltes hebdomadaires et mensuelles de plancton et de matériaux hydrographiques aux stations établies dans le golfe de Fundy, la baie de Passamaquoddy, la rivière Sainte-Croix et le lac Chamcook.

RECHERCHES SUR PLACE

Le *Edward E. Prince* a exécuté des opérations importantes dans le marquage des maquereaux à Yarmouth dans la première partie de la saison. Pendant l'été on s'est livré à des études hydrographiques dans le golfe de Fundy et dans le voisinage du golfe du Maine en vue d'y déterminer la distribution des eaux froides salées de surface et leurs relations possibles avec la productivité de la pêche. Pendant la dernière partie de l'été, on s'est préoccupé de préciser la distribution des alevins de hareng à partir des champs de ponte sis à l'embouchure du golfe de Fundy et de localiser l'habitat de la crevette rouge naine.

M. A. W. H. Needler a poursuivi ses études sur le flétan pendant les diverses saisons de l'année sur les différents secteurs de la côte de la Nouvelle-Ecosse. Un grand nombre d'aiglefins furent marqués dans les environs d'Ingonish, C.B., pendant le mois de mai. M. G. C. Whiteley, fils, de l'université de Dalhousie participa à ce travail.

M. A. F. Chiasson s'est adonné à une étude statistique de la taille des homards par la comparaison de données recueillies sur le littoral de la Nouvelle-Ecosse occidentale avec celles du détroit de Northumberland. Au cours de ce travail, cinq ou six mille individus furent examinés. Avec l'aide du navire biologique *Edward E. Prince*, une investigation fut faite des conditions propres à la baie de Tusket, investigation qui a contribué à révéler l'existence de vastes superficies dont la température de l'eau est au-dessus de 55° F., et dès lors propes à la multiplication des homards.

Le professeur A. D. Robertson a poursuivi ses études sur la croissance des huîtres en divers habitats, tel que la chose existe dans la rivière Hillsborough, Ile du Prince-Edouard.

M. B. W. Taylor, de l'université McGill, a accompagné l'expédition du ministère de la Marine et des Pêcheries au détroit d'Hudson à bord du *Montcalm*, en qualité de biologiste ichtyologiste. Un certain nombre de flotteurs ou de bouteilles flottantes furent mouillés en cours de route pour l'étude des courants, et des recherches de physique et de biologie furent effectuées dans le détroit d'Hudson.

TECHNOLOGIE DE PÊCHE

M. Daggett a fait une étude des procédés en usage dans la manutention, le traitement et la mise en conserve des mollusques et des poissons dans le comté de Charlotte. Ses travaux portent les titres suivants: mise en conserve des myes, clanques ou praires; fumage des poissons; poissons frais et poissons séchés.

Des machines et des appareils furent installés pour la préparation du filet frigorifié de poisson et certaines améliorations furent apportées au procédé. Une quantité importante de poisson fut congelée, emballée et expédiée à Toronto en vue de l'y écouler à titre d'essai. La vente en fut entreprise en janvier 1929. On ne mit d'abord sur le marché que du filet d'aiglefin auquel on ajouta plus tard du filet de morue de merluche et de flet.

M. W. W. Stewart, du personnel de la Station d'Expérimentations et d'Essais d'Halifax, fut chargé d'une investigation dans la fabrication d'une farine provenant des issues des fabriques de conserves de sardines.

AMÉLIORATIONS

Un garage fut construit pour le remisage des automobiles employées à la station. La route conduisant à la station fut élargie et améliorée. On a entrepris la construction d'une maison à deux logements pour la commodité des travailleurs scientifiques chargés de familles et qui n'ont pas pu jusqu'ici participé aux recherches de la station par manque d'habitation de ce genre. On a établi trois nouveaux étangs d'expérimentation et d'essai dont la maçonnerie est de brique et de ciment. Une chambre frigorifique avec mur à l'épreuve de l'air ambiant extérieur a été aménagé au sous-sol du laboratoire pour des expériences à basse température. On a établi des réservoirs supplémentaires pour garder vivants les poissons exigés pour des expériences de laboratoire. Un thermographe pour l'enregistrement continu de la température de l'eau a été installé à bord du navire biologique *Edward E. Prince*.

Publications

Nomenclature des articles parus pendant l'année sur les travaux exécutés à la station:

Berrill, N. J.—Identification de certaines espèces d'ascidiens. Jour. Mar. Biol. Ass'n Vol. XV N° 1.
Benson, C. C.—Concentration en ion hydrogène dans les muscles du poisson. Jour. Biol. Chem. Vol. LXXVIII N° 3, 1928.
MacKay, M. E.—Système digestif des lottes (Zoarces anguillaris) Biol. Bull. Vol. LVI N° 1.
MacKay, M. E.—Note sur la bile chez les différents poissons. Biol. Bull. Vol. LVI N° 1.
Koch, L. W.—Notice sur les rotifères du Canada. Contr. Can. Biol. & Fish. N. E. Vol. IV, N° 5.
Wilton, Mgt. H. & Wilton, Helen I.—Conditions déterminantes de la croissance des myes ou clanques (Mya arenaria) L. Contr. Can. Biol. & Fish. N.E. Vol. IV, N° 6.
Rice, Christine E.—Décomposition des muscles de myes, clanques ou praires en solution acide. Contr. Can. Biol. & Fish. N.E. Vol. IV, N° 7.
Rankin, G. P.—Physiologie de la nutrition chez les cladocères. Contr. Can. Biol. & Fish. N,E. Vol. IV, N° 8.
Burwash, F. M.—Teneure iodique de la glande thyroïde chez deux espèces de poissons cartilagineux et une espèce de poissons osseux. Contr. Can. Biol. and Fish, N.E., Vol. IV, N° 9.
Coulthard, H. S.—Croissance des moules de mer, Contr. Can. Biol. & Fish, N.S., Vol. IV, N° 10.
Scott, W. C. M.—Notice sur les effets de la température et de la salinité sur l'incubation des œufs de flet d'hiver. (Pseudopleuronectes americanus Walbaum). Contr. Can. Biol. & Fish, Vol. IV, N° 11.
Berrill, N. J.—Du *Lophius Americanus* comme espèce distincte du *L. Piscatorius Linn.*, avec notes sur sa rapidité de croissance. Contr. Can. Biol. & Fish, N.E. Vol. IV, N° 12.

Rapports

Les rapports suivants relatifs aux recherches effectuées ont été présentés pendant l'année:

Alley, Armine—
(1) Taux de mortalité chez les œufs de crabes à diverses températures (Cancer amœnas).
(2) Prises au verveux indiquant les variations en nombre des oursins, des buccins (B. undatum) et des astéries (A. forbesi A. vulgaris).
(3) Comparaisons de croissance des moules (Mytilus edulis) à des profondeurs de 4, 8 et 12 mètres.
(4) Distribution des crabes (Cancer amœnas).
(5) Comportement des crabes.
Bayne, P. M.—Observations recueillies lors d'une expédition biologique au fond du golfe de Fundy.
Beatty, S. A.—Chimie des protéines musculaires du poisson.
Berrill, N. J.—Digestion chez les ascidiens et influence de la température.
Bère, R.—Parasites cutanés des poissons de la baie Passamaquoddy.
Daggett, E. E.—
(1) Rapport sur la mise en conserve des myes, clanques ou praires.
(2) Rapport sur l'industrie des poissons fumés du comté de Charlotte.
(3) Rapport sur le salage de l'aiglefin avec merluche pour empêcher l'aiglefin de se racornir.
(4) Rapport sur la manutention des poissons frais et la préparation des poissons séchés dans et aux approches du golfe de Fundy.
Davidson, V. M.—Relation entre l'abondance des diatomés et l'intensité lumineuse du soleil dans les environs de la baie de Passamaquoddy.
Dow, Dorothy.—Effet de la chaleur sur les muscles de poisson.
Ellis, M. F.—Rapport relatif aux recherches sur les protozoaires parasites des poissons de la région Saint-André.
Frame, E.—Contribution à l'étude de l'histologie du canal alimentaire de l'aiglefin (Melanogrammus aeglifinus Linnaeus) et ses fonctions absorbantes.
Gibbons, N. E.—Effets de l'autolyse dans le muscle aseptique d'aiglefin sur la rapidité de la décomposition bactérienne.
Huntsman, M. E.—
(1) Etude sur le flet d'hiver (Pseudopleuronectes americanus Walbaum).
(2) De certaines expériences sur les œufs d'encornet (Loligo pealii) Lessueur).

Klugh, A. B.—
(1) Effets des rayons ultraviolets de la lumière solaire sur certains organismes aquatiques.
(2) Photomètre ultraviolet pour usage sur place.
Lloyd, F. E.—Mécanisme de la vacuole contractile chez les protozoaires marins.
Odell, E. C.—Corrélation entre l'intensité lumineuse et la distribution des copépodes marins.
Shaw, E. B.—Approximation de l'eau de composition dans le suc des muscles de poisson.
Warren, A.—Etude œcologique des moules de mer (M. edulis Linn).
Wright, N. E.—Rapport sur la distribution générale de Calanus finmarchicus du golfe de Fundy.

Station d'Expérimentations et d'Essais d'Halifax, N.-É.

Personnel:

Docteur A. H. Leim, directeur.
M. E. Hess, bactériologiste.
Docteur H. R. Chipman, chimiste.
M. F. Watson, démonstrateur.
Mlle A. M. Wilson, technicien.
M. E. F. Mitchell, mécanicien.
Mlle M. M. MacPhee, secrétaire.
Mlle E. C. Alexander, adjoint de bureau.
M. C. K. Darrach, régisseur.

De plus, il y eut nombre de personnes dont l'emploi fut saisonnier.

(1) *Adjoints scientifiques*
M. D. LeB. Cooper.
Mlle C. E. Rice.
M. G. O. Langstroth.
M. R. F. Ross.
M. H. R. Wyman.
(2) *Adjoints aux procédés techniques*
M. W. W. Stewart.
M. K. W. Mahen.
(3) *Adjoint technique (Chimie)*
Mlle A. M. Wilson.
(4) *Adjoints de laboratoire*
M. E. W. Barnstead.
M. E. Baker.

Il y eut un investigateur volontaire, M. H. B. Branion, de l'Université de Toronto.

INVESTIGATIONS

1. *Congélation et réfrigération.*

Le premier problème que la station s'est attachée à solutionner fut celui ayant trait à la congélation et à la réfrigération, de sorte que nombre d'expérimentations et d'essais furent tentés en vue de recueillir des données sur la rapidité de congélation des divers poissons, sur les températures propres à l'entreposage subséquemment à l'opération de congélation, sur les effets des basses températures juste au-dessus du point de congélation, sur la croissance et l'action des bactéries qui président à la putréfaction.

M. Hess et Mlle Rice ont conduit sur ce dernier point des expériences qui ont servi à démontrer les avantages résultant du fait de maintenir la plus basse température possible sans que le poisson se congèle. A titre d'épreuve pratique de ce procédé de conservation, ils ont conçu le plan d'un réservoir au moyen duquel une saumure à deux pour cent de concentration pourrait être mise en circulation à travers la glace et refroidie à 30.5° F. Les poissons immergés dans cette saumure y séjournèrent pendant deux semaines en bon état alimentaire. Leur température était de 4 à 8° F. plus basse qu'il est d'usage pour le poisson mis en glace. Une épreuve culinaire et chimique de la substance comestible conservée de ces deux façons fut exécutée. Cette épreuve a servi à témoigner de la supérioté de la méthode à la plus basse température.

M. Langstroth a précisé la chaleur spécifique, la chaleur latente de congélation et la conductivité calorifique des diverses substances musculaires de poisson. Les données ainsi recueillies nous mettent à même de contrôler l'efficacité des appareils destinés à la congélation du poisson et de prévoir le temps nécessaire à sa congélation dans des conditions données.

M. Wyman entreprit et exécuta pendant l'été de 1928 une expérience d'entreposage des poissons à diverses températures entre 23 et —4° F. Cette expérience a été poursuivie par le directeur. En résumé, les résultats sont que dans huit mois le poisson à 23° F., bien que congelé, s'était complètement altéré et décomposé avec multiplication de champignons et de bactéries à la surface et à l'intérieur de sa substance, cependant que celui gardé à —4° F. avait conservé toutes ses qualités gustatives et son apparence. Il a été aussi démontré que la constance de la température était un facteur important contre l'évaporation ou autres déplacements de l'eau dans la substance musculaire.

2. *Fumage*

Les études de M. Cooper sur la chimie des fumées ont surtout consisté dans la recherche d'un procédé efficace d'analyse pour la détermination du formaldéhyde dans les fumées. L'opération des procédés courants d'analyse est gênée par la présence de diverses autres aldéhydes. Dans l'hypothèse que le formaldéhyde joue un rôle important dans le fumage du poisson, il est expédient de découvrir un procédé pour la production d'une fumée comportant divers pourcentages de formaldéhyde. On a inventé un procédé qu'on croit susceptible de fournir une analyse exacte.

Dans la dernière partie de l'année M. Hess entrepris de dresser les plans d'une fumerie moderne en appliquant à ce travail les connaissances déjà acquises.

3. *Salage et séchage.*

En cette matière les recherches les plus caractéristiques furent celles entreprises par le docteur Chipman sur l'action du sel sur la protéine des muscles de poisson. Ces recherches visaient surtout à expliquer les variations de qualité signalées dans les diverses opérations de salage et à s'assurer de l'action propre à chacun des sels commerciaux. On a déterminé la rapidité de pénétration des divers sels marchands et leur influence sur le déplacement de l'eau dans les tissus.

Le docteur Chipman a jeté l'ébauche d'un bulletin sur la " Préparation du maquereau saumuré ".

M. Mahen, après avoir inspecté les divers usines et ateliers, a rédigé une notice sur le procédé de traitement du poisson désossé ou sans arêtes. Tous les renseignements et données recueillis et consignés à ce sujet seront publiés sous forme de bulletin.

Mlle Wilson a procédé à l'analyse d'échantillons de la plupart des sels marchands. Ces analyses sont reprises de temps en temps en vue de contrôler les variations de chaque qualité de sel.

4. *Mise en conserve*

M. Hess a effectué une expérience relative aux effets de la température en frigorifique sur les conserves de homard, en utilisant une échelle de température de 32 à 95 degrés Fahrenheit. Cette expérience servit à faire valoir les avantages d'une basse température pour conserver la coloration du produit.

M. Ross s'est livré à des études ayant trait à l'influence des solutions salines sur le retrait de la substance musculaire du homard et des poissons. Ce travail fut entrepris en vue d'élucider la question du retrait de la substance, retrait qui a lieu dans le cours de l'opération de la mise en conserves des mollusques, crustacés et poissons.

5. *Farines de poisson*

M. Stewart s'est employé à une étude des procédés de fabrication de la farine de poisson. Il a passé la majeure partie de l'été de 1928 à la station de biologie atlantique, à Saint-André, N.-B., intéressé à découvrir la cause des insuccès et déconvenues qu'éprouve la société Connors Bros. Ltd., à son usine de Black's Harbour. Le problème se ramène à l'invention d'un procédé susceptible de réaliser l'extraction de l'huile du poisson saumuré, à l'état cuit.

Le docteur Chipman et Mlle Wilson se sont intéressés à l'analyse d'échantillons commerciaux de farine de poisson, qui leur avaient été envoyés à cette fin par certains négociants.

6. *Huiles de poisson*

M. Branion s'est livré à l'extraction de l'huile des foies de morue, d'aiglefin, de merluche, de lingue et de squales, et s'est efforcé de préciser les effets de l'entreposage sur ces huiles en fonction du temps et de la température. Les huiles furent aussi éprouvées au point de vue de la coloration et de la saveur. Elles furent enfin expédiées à Toronto pour la détermination de leur teneure en vitamines.

M. Stewart a inspecté les usines et ateliers de Percé et de la Rivière-aux-Renards, P.Q., et a fourni un compte rendu des procédés modernes d'extraction des huiles de foie de morue en pratique à ces endroits.

AGRANDISSEMENTS DE LA STATION

Aucune opération importante de construction ne fut réalisée pendant l'année. Pour rendre le laboratoire de chimie accessible à un plus grand nombre de travailleurs, il fut résolu d'en accroître le nombre des appareils et autres objets nécessaires à la conduite des expériences.

Dans le bâtiment de démonstration, l'appareil transporteur fut adapté à un réservoir de congélation à la saumure de grandeur industrielle et d'une contenance de 600 livres de poisson.

FILETS FRIGORIFIÉS

Le procédé de congélation rapide du poisson, permettant la conservation de ses qualités gustatives et comestibles pendant une longue durée, est déjà trop ancien pour ne pas être parfaitement connu. L'Office a, cependant, fait l'expérience et l'application d'un procédé de congélation rapide des filets de flétan par fragments d'une demi-livre, fragments ensuite emballés dans des cartons d'une livre et ainsi livrés au commerce. La dénomination de "filets frigorifiés" a été attribué au poisson ainsi traité. Les caractéristiques du filet frigorifié sont les suivantes:

1. Fraîcheur parfaite.
2. Absence de tous déchets, tels que peau et os.
3. Uniformité d'épaisseur, de grosseur et de forme. Propre à la cuisson, telle que par friture, sans découpage; poids uniforme d'une demi-livre.
4. Congélation rapide en moins de vingt minutes sans détérioration par formation de gros cristaux de glace.
5. Frigorification maintenue jusqu'au temps de la cuisson et à des températures suffisamment basses pour prévenir la détérioration.
6. Emballage sanitaire dans du papier parcheminé ou ciré et mise en carton d'une livre.

Voici en résumé les particularités de ce procédé:

Le poisson est d'abord découpé en filets d'une longueur de cinq pouces. Ces filets sont introduits dans une machine qui les comprime en des pains de cinq pouces de longueur par trois pouces de largeur et environ un pouce d'épaisseur.

Les pains sont alors envelopés dans du papier parcheminé ciré et congelés sous cette forme dans des godets ou capsules minces en métal, immergés dans la saumure. La température de la saumure est maintenue à zéro Farenheit au moyen du mélange sel-glace ou d'une solution ammoniacale. La saumure est tenue dans un état de circulation constante et la substance du poisson est frigorifiée de part en part dans l'espace de quinze minutes environ. Les pains frigorifiés sont déposés dans des cartons et emmagasinés dans une chambre dont la température est d'environ zéro. Les pains sont tenus dans cette condition pendant toute la durée du transport de même que dans les magasins ou échoppes, de façon à parvenir au consommateur à l'état congelé.

Il convient de signaler ici qu'en janvier et février de cette année, l'Office a écoulé plusieurs tonnes de filet frigorifié sur le marché de Toronto à titre d'essai. Dès le début la consommation de cet article a tellement excédé la production que force fut de mettre fin à toute publicité de ce nouvel aliment. L'essai ainsi tenté a donc servi à faire ressortir le fait qu'il existe à l'état latent un grand marché pour des produits de poisson frais de première qualité comestible et dont la manutention et la cuisson sont d'opération facile. Certaines familles, qui n'avaient jusque-là consommé que peu ou point de poisson prirent l'habitude d'acheter régulièrement du poisson ainsi traité. Aucune maison de commerce n'a jusqu'ici tenté d'introduire sur le marché des filets de poisson frigorifiés à la saumure, mais l'Office est à aviser aux moyens de venir en aide aux sociétés de la côte atlantique, disposées à établir des usines de congélation à la saumure, de surveiller l'aménagement et l'installation de ces établissements et de fournir aux exploitants tous les renseignements susceptibles de produire un article comestible d'écoulement facile.

ENSEIGNEMENT

Deux cours d'enseignement technique furent institués pendant l'année 1928-29.

1. Cours au bénéfice des pêcheurs: 16 janvier-25 février 1929. Il y eut pour ce cours soixante-six postulants dont vingt-cinq furent choisis. L'enseignement qui y fut donné comporta l'étude des sciences, le fonctionnement des moteurs à essence, l'étude de la navigation, des réserves naturelles, de la préparation des poissons séchés et désossés et des procédés relatifs au traitement de la substance comestible dans la fabrication du poisson saumuré. Un examen eut lieu à la clôture du cours.

2. Cours au bénéfice des surveillants de pêche à l'emploi du département. Ce cours commença le 6 mars 1929 et durait encore le 31 mars. Il fut suivi par trois inspecteurs, dix-sept gardes-pêche et cinq surveillants de Québec. L'enseignement comporta la biologie, la chimie et la physique, la bactériologie, les principes de l'opération du fumage, les principes de la congélation, la préparation des poissons séchés et désossés et la fabrication des poissons saumurés.

La station organisa un comptoir d'étalage de produits, d'objets et d'appareils de pêche à l'exposition des procédés scientiques tenue par l'Institut des Sciences de la Nouvelle-Ecosse les 24 et 25 novembre 1928.

M. Watson fit en octobre 1928 la démonstration des procédés relatifs au traitement de la substance comestible dans la fabrication du poisson désossé ou sans arêtes au bénéfice d'une société industrielle de Lunenburg.

TRAVAUX DIVERS

Le docteur Huntsman était à Petit-de-Grat le 4 mai 1928 pour adresser la parole à une convocation des pêcheurs.

Le docteur Chipman visita la piscifacture de Middleton en juin 1928 pour y étudier la source d'approvisionnement d'eau. Le docteur Huntsman et le

docteur Leim firent l'examen répété de la source d'approvisionnement d'eau de l'écloserie à poissons de Windsor à la suite de sa contamination par l'exploitation d'une carrière.

Le docteur Leim visita l'usine de la compagnie de Lockeport le 15 mai en rapport avec l'installation d'un réservoir de congélation à la saumure.

Le docteur Huntsman se trouvait à Yarmouth en août 1928 pour conférer avec les autorités industrielles et commerciales de l'endroit sur la formation d'un Comité Consultatif de la Station à Yarmouth. Le docteur Leim se rendit à Yarmouth en janvier pour fournir à la Chambre de Commerce et autres organes intéressés des renseignements sur la congélation à la saumure.

PUBLICATIONS

Les publications suivantes, traitant des travaux effectués à la station, sont parus durant l'année.

Chipman, H. Ritchie.—Principes fondamentaux de la chimie et de la physique. Bull. Biol. Board of Canada, N° 11, 1928.

Hess, Ernest.—Action bactéricide de la fumée (telle qu'employée dans le fumage du poisson) Contrib. to Can. Biol. N.S. Vol. 4, 1929.

RAPPORTS MANUSCRITS REÇUS PENDANT L'ANNÉE

Hess, E.—Rapport sur le cours donné aux contremaîtres de fabriques de conserves, 1928.

Chipman, H. Ritchie et Langstroth, G. O.—Capacités calorifiques et chaleurs spécifiques de la morue et de l'aiglefin entre 70° C. et —70° C.

Chipman, H. R. et Mahen, K. W.—Notice sur l'extraction de l'huile de foie de morue.

Chipman, H. R. et Leim, A. H.—Rapport sur le cours donné au bénéfice des pêcheurs en 1928.

Chipman, H. R.—Rapiditié de pénétration du sel dans les muscles de poisson. Rapport intérimaire.

Ross, R. F.—Etude préliminaire sur le retrait de la substance des crustacés et des muscles de poisson lorsque exposés à des variations de concentration en sel et de température.

Langstroth, G. O.—Etude préliminaire sur la conductibilité spécifique des muscles de poisson.

Langstroth, G. O.—Capacité calorifique des muscles de poisson; chaleur latente et spécifique de ces substances organiques.

Hess, Ernest.—Expériences avec l'azote comme agent de conservation du poisson.

Stewart, W. W.—Extraction de l'huile des foies de morue à Percé, Québec, à la fabrique d'huiles exploitée par Robin, Jones et Whitman.

Hess, E.—Epreuve des encres commerciales à séchage rapide et à l'épreuve de l'eau pour l'impression des caractères sur les boîtes métalliques de conserves.

Stewart, W. W.—Rapport sur la fabrique d'huiles de foie de morue exploitée à la Rivière-aux-Renards par la Cie Robin, Jones & Whitman, comté de Gaspé.

Wyman, H. R.—Effets de la température frigorifique sur les sucs extractible de la substance musculaire du poisson.

Stewart, W. W.—Rapport préliminaire sur les procédés de fabrication de la farine de poisson.

Stewart, W. W.—Bibliographie relative aux procédés de fabrication de la farine de poisson

PLANCTON ET HYDROGRAPHIE

Pendant toute l'année des observations furent conduites aux deux stations sises dans le port de Halifax et dans le bassin de Bedford. De semblables observations furent effectuées par intervalles aux stations en existence à l'entrée du port pendant la campagne de pêche.

LABORATOIRE DE PASSAGE DE L'EST

Les travaux de construction, entrepris pendant l'année à ce laboratoire, furent exécutés par le département. L'inspection des travaux au fur et à mesure de leur accomplissement et achèvement fut la seule tâche confiée directement aux dirigeants de la station. On a dressé des plans d'aménagement et de montage et commandé un certain nombre de machines et d'appareils.

STATION DE BIOLOGIE DE NANAÏMO, C.-B.

PERSONNEL

Dr W. A. Clemens, directeur.
Dr R. E. Foerster, biologiste préposé aux recherches sur la pisciculture.
Dr H. C. Williamson, biologiste préposé aux recherches sur le hareng et le célan.
M. A. L. Pritchard, biologiste préposé aux recherches sur les saumons.
M. G. H. Wailes, adjoint provisoire aux recherches sur le célan.
M. C. McMottley, adjoint provisoire aux recherches sur les truites.
M. L. L. Bolton, adjoint provisoire au marquage des saumons.
M. W. F. Baxter, adjoint provisoire au marquage des saumons.
M. M. MacPhail, adjoint provisoire au marquage des saumons.
M. J. L. Kask, adjoint provisoire aux recherches sur les myes ou clanques, praires, couteaux, mactres et saumons.
Mlle E. Keighley, secrétaire.
M. Fred Groth, capitaine du *A. P. Knight.*
M. R. G. Good, mécanicien du *A. P. Knight.*
M. T. Russel, gardien.
M. Edgar Black, adjoint de laboratoire (été).
Madame E. Riches, cuisinière.
Mlle Winnie Riches, servante.
Mlle Edith Ritches, servante (été).
Mlle M. Ross, servante (été).

Les travailleurs scientifiques à la station furent les suivants:

Mlle A. Berkeley, Université de Toronto, Histoire naturelle des crevettes grises et des crevettes roses.
M. C. Berkeley, Nanaïmo, Bactéries marines.
Madame C. Berkeley, Nanaïmo, Vers polychètes.
Mlle M. Campbell, Université de la Colombie britannique. Etude quantitative du zooplancton dans le détroit de Georgie.
M. I. E. Cornwall, Victoria. Eponges.
Professeur J. R. Dymond, Université de Toronto. Poissons marins.
M. C. R. Elsey, Ecole supérieure de Oak-Bay. Multiplication des huîtres.
M. C. A. E. Hensley, Winnipeg. Croissance des diatomés marines.
Professeur A. Hunter, Université de Toronto. Distribution de l'arginase dans la substance des poissons.
Dr A. H. Hutchinson, Université de la Colombie britannique. Distribution du plancton dans le détroit de Georgie.
M. C. C. Lucas, Université de Toronto. Conditions physico-chimiques dans le détroit de Georgie.
M. C. McC. Mottley, Université de Toronto. Investigations sur les truites.
M. J. A. Munro, Okanagan-Landing. Régime alimentaire des oiseaux de mer en rapport avec la ponte des harengs.
Dr W. W. Simpson, Université de Toronto. Fonctions du foie chez les poissons.
Mlle G. M. Smith, Université de la Colombie britannique. Alimentation et réserves alimentaires des myes ou clanques et des praires marchandes ainsi que des couteaux et mactres.
M. G. H. Wailes, Vancouver. Plancton et études sur les amphipodes.
M. G. V. Wilby, N.D., Collège agricole. Histoire naturelle de la lingue.

RECHERCHES ET INVESTIGATIONS

1. *Multiplication des saumons sockeyes.*—Le docteur Foerster a poursuivi ses études au lac Cultus. Au printemps de 1928, les saumons d'un an, issus des alevins déposés dans cette nappe d'eau, furent dénombrés au moment de leur émigration du lac en question et un pourcentage important d'entre eux furent marqués. A l'automne les adultes à destination du lac furent de même dénombrés. En vue de réaliser le programme de travaux déjà exposés, tous les poissons reproducteurs subirent l'opération du coulage. Un nombre important des poissons marqués en 1926 ont été signalés par les fabricants de conserve et un plus grand nombre encore furent observés au lac Cultus.

2. *Recherches sur les harengs et les pilchards.*—Le docteur Williamson a consacré une attention toute particulière à la multiplication et à la distribution du plancton en fonction possible de la migration des harengs et des célans. M.

C. H. Wailes a concouru à l'examen quantitatif et qualitatif des récoltes de plancton. M. J. A. Munro, fonctionnaire-chef fédéral, préposé à l'étude des oiseaux migrateurs dans les provinces de l'ouest, a consacré quelques semaines à l'étude du régime alimentaire des oiseaux de mer en fonction de la ponte des harengs.

3. *Recherches sur les saumons roses et chums.* — M. Pritchard a consacré dix semaines dans la baie Massette et le port de Naden, Archipel de la Reine-Charlotte, à l'étude de la ponte des saumons roses et chums, de leurs caractéristiques et de leur histoire naturelle.

4. *Multiplication des truites pacifiques.* — M. Mottley a consacré les mois d'avril et de mai à l'étude de la ponte de la truite Kamloops, surtout aux frayères du lac Paul. Vers le premier juin, il s'adjoignit au professeur J. R. Dymond et tous deux se livrèrent de concert à des recherches sur la truite et les peuplements de truite propres aux environs de Cranbrook, à Nelson, au lac Okanagan, à Kamloops et au lac Cultus. Certaines des données recueillies furent l'objet d'une étude à la station en août; les autres sont présentement compilées et collationnées à l'université de Toronto.

5. *Marquage des saumons* —

(*a*) Saumon coho — 1,609 jeunes individus de cette race furent marqués dans les environs de Nanaïmo du 14 février au 11 juillet et 810 dans l'Archipel de la Reine-Charlotte du 20 juillet au 11 octobre. MM. Baxter et MacPhail furent chargés de ce travail. MM. J. H. Todd & Fils marquèrent 99 cohos aux parcs de pêche qu'ils exploitent à Sooke et mirent ces poissons gratuitement à la disposition des investigateurs.

(*b*) Saumon de printemps — 267 sujets de cette espèce subirent l'opération du marquage dans l'aire de Nanaïmo et 133 dans l'aire de l'Archipel de la Reine-Charlotte.

(*c*) Saumon sockeye — 402 individus de cette race subirent l'opération du marquage à l'embouchure du fleuve Fraser dans le but de s'assurer si les poissons à destination de certaines frayères arrivaient ou non dans le fleuve à périodes fixes. M. L. L. Bolton fut chargé de la direction de cette expérience.

(*d*) Saumon rose — 205 individus de cette espèce furent marqués dans l'aire du détroit de Johnstone.

(*e*) Saumon chum — 1,022 sujets de cette race furent marqués dans l'aire du détroit de Johnstone.

6. *Couteaux.* — Le docteur C. McLean Fraser a entrepris des recherches sur les gisements de couteaux propres au littoral septentrional de l'Archipel de la Reine-Charlotte. Dans l'exécution de ce travail il bénéficia de l'aide de M. J. L. Kask. Des matériaux biologiques furent extraits des divers gisements de couteaux sis dans les environs de Prince-Rupert et, au sud, en divers lieux de Nanaïmo à Sydney. Mlle G. M. Smith a fait une étude spéciale du régime alimentaire des couteaux et de la distribution géographique des aliments utilisés par ces mollusques.

7. *Multiplication des huîtres.* — M. C. R. Elsey a poursuivi ses études sur la multiplication des huîtres japonaises dans le port de Ladysmith.

8. *Contamination des eaux.* — Le docteur Hutchinson et M. C. C. Lucas ont fait une investigation spéciale des eaux de la côte occidentale de l'île Vancouver qu'on dit polluées par les rebuts provenant des fabriques de pâtes à papier.

9. *Etudes sur les écailles de saumon sockeye.* — Le docteur et Madame W. A. Clemens se sont attachés à l'étude de la collection d'écailles de saumon sockeye effectuée en 1926. Ce travail fut accompli au profit du ministère provincial des Pêcheries. Ils se sont aussi adonnés à l'étude de diverses collections réalisées par la direction fédérale des pêcheries.

10. *Océanographie.* — Le docteur A. H. Hutchinson, M. C. C. Lucas et Mlle M. Campbell ont poursuivi leurs études sur l'océanographie du détroit de Georgie. Le docteur H. C. Williamson a recueilli beaucoup de données le long de la côte occidentale de l'île Vancouver en relation avec ses recherches sur les harengs et les célans. On a prolongé la durée d'existence des stations suivantes: Quai de la station, Détroit de Georgie, Détroit Juan-de-Fuca, port de Prince-Rupert, fleuve Fraser.

ENSEIGNEMENT ET PUBLICITÉ

Des conférences et des causeries furent données par les membres du personnel et les investigateurs à Duncan, New-Westminster, Cranbrook, Nelson, Chilliwack et Nanaïmo.

Des causeries furent données aux assemblées de la Société américaine des Pêches à Seattle par le docteur Clemens, le docteur Foerster et le professeur Dymond.

Environ 80 personnes visitèrent le musée de la station pendant l'année, au nombre desquelles un groupe d'écolières anglaises en tournée d'éducation, les membres de la Société d'histoire naturelle de Burrard, de Vancouver, et les membres de la Société d'Histoire naturelle Cowichan, de Duncan. Des articles de journaux relatifs à l'industrie de la pêche apparurent dans le Vancouver Sunday Province et le Vancouver Daily Star.

CONFÉRENCE

Dans le cours de la première semaine de septembre, une conférence des investigateurs de l'Office sur la côte du Pacifique fut tenue à l'université de la Colombie britannique. Quatorze investigateurs et quatre visiteurs y assistèrent. Il y fut présenté des rapports sur les recherches et investigations en voie d'exécution, lesquels furent suivis de débats et de discussions. M. Brock y donna le soir une causerie.

VISITEURS

Durant l'année nombre de personnes se présentèrent à la station à titre de visiteurs. Voici les noms de quelques-uns d'entre eux: professeur H. H. Gran, université d'Oslo, Norvège; professeur V. E. Shelford, université d'Illinois; professeur J. P. McMurrich; professeur W. T. MacClement; M. John Dybhavn; M. A. W. Neil, M.P., Alberni; professeur F. C. Harrison, université McGill; professeur H. A. MacTaggart, université de Toronto; professeur R. H. Clark, université de Colombie britannique; professeur T. G. Thompson, université de Washington; professeur R. C. Miller, université de Washington; docteur Mary McHugh, Liverpool; docteur Ann H. Morgan, Mount Holyoke College; docteur Elizabeth Adams, Mount Holyoke College; M. E. Norcross, Vancouver; le magistrat J. W. Winson, Huntingdon, C.-B.; M. Napier Denison, observatoire de Gonzales, Victoria; M. T. P. O. Menzies, musée de Vancouver.

AGRANDISSEMENTS ET NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS À LA STATION

Pendant l'année on a construit une maison d'habitation, comportant cuisine, salle à manger, chambres à coucher et salles pour la commodité des membres du personnel et des travailleurs scientifiques. Un appareil de chauffage à l'eau chaude fut installé dans le bâtiment de biologie.

STATION D'EXPÉRIMENTATIONS ET D'ESSAIS À PRINCE-RUPERT, C.B.

PERSONNEL

M. D. B. Finn.....Directeur
Dr T. Ingvaldsen,.....Biochimiste
M. H. N. Brocklesby,.....Chimie organique
M. L. F. Smith.....Chimiste adjoint
M. E. W. Powell.....Chimiste adjoint (été)

Docteur F. C. Harrison.....Bactériologiste (été)
Professeur W. Sadler.....Bactériologiste (été)
Professeur I. M. Fraser.....Ingénieur en mécanique (été)
M. B. Stevens.....Adjoint de laboratoire
Mlle A. Wood (démissionnaire).....Secrétaire
Mlle R. Gillies.....Secrétaire
M. H. Richmond.....Concierge

BÂTIMENTS

Le bâtiment en existence sur le quai de l'Etat renferme des laboratoires de chimie et de biochimie très bien montés et on a pris les moyens d'établir un laboratoire de bactériologie complet. Tout l'espace disponible du bâtiment est maintenant utilisé et il va être nécessaire de s'assurer l'usage d'un autre immeuble pour remédier à la congestion présente et réaliser de nouveaux progrès.

INVESTIGATIONS

Les recherches entreprises par la station l'année dernière peuvent être classées en deux catégories: l'une relative à la conservation du poisson et l'autre à la fabrication des sous-produits de pêche.

Conservation:

Les études concernant la conservation comportèrent la réfrigération, la congélation et la décoloration de la chair du flétan dans les cales des navires de pêche.

Réfrigération et congélation:

Usine d'essai.—Par suite du manque de fonds, force fut aux dirigeants de la station de différer la mise en pratique d'un appareil de congélation rapide pour le poisson du Pacifique. Ce travail sera entrepris l'année prochaine.

Entreposage.—Les recherches relatives aux variations, qui se produisent dans la substance du poisson congelé pendant l'entreposage frigorifique, furent exécutées sous les titres suivants:

I. Examen des variations chimiques qui se produisent dans la substance du poisson en frigorifique.
   (*a*) Etude des variations qui surviennent dans les huiles et les graisses.
   (*b*) Etude des effets de basse température sur les protéines de poisson.
II. Etude des variations chimiques qui surviennent dans les huiles par la rancissure.

Ces recherches ont tous trait à l'entreposage des poissons frigorifiés, champ d'investigation qu'il est urgent d'explorer puisqu'on ne connaît encore que très peu de chose sur les causes de la détérioration que subit la substance du poisson congelé. La réalisation de ce travail a été quelque peu entravée par le manque de chambres frigorifiques normalisées. On va remédier l'année prochaine à ce manquement par l'aménagement de pareilles chambres dans le bâtiment.

Décoloration de la substance du flétan

La coloration jaunâtre que prend le flétan dans les cales des navires de pêche est la cause de pertes monétaires importantes pour l'industrie des pêches propre à la côte du Pacifique.

Une investigation préliminaire entreprise en 1927 a fait ressortir la nécessité d'un examen bactériologiste minutieux du poisson du moment de sa capture jusqu'à celui de l'expédition ou de la congélation.

Les services du docteur F. C. Harrison, de l'université McGill et du professeur W. Sadler, de l'université de la Colombie britannique, furent retenus pour les mois d'été 1928.

Ces travailleurs scientifiques parvinrent à isoler un micro-organisme *Pseudomonas Florescens* auteur de la décoloration. Ils ont constaté que tous les navires et les appareils de pêche étaient fortement infectés de cet agent microbien. Le micro-organisme n'est pas présent à la surface de la peau des poissons à leur extraction de l'océan. Il prend origine dans l'eau de fusion de la glace employée sur les navires. L'examen a révélé que toute la glace fabriquée sur le littoral occidental du Canada aussi bien que celle de l'Alaska est infectée de cette bactérie qui non seulement peut survivre à la basse température de la congélation mais se multiplie activement à une température de 34° F.

On a aussi constaté qu'à une faible concentration le chlore amenait la mort de cet organisme dans l'eau. Les exploitants ont donc à leur portée un moyen facile de prévenir la contamination dès l'origine.

L'été prochain, le champ des recherches sera élargi. La nécessité s'impose de découvrir un procédé pour la désinfection des navires déjà fortement infectés et un mode de chloruration de l'eau destinée au lavage des navires aussi bien que de celle employée à la fabrication de la glace.

Sous-produits

Les études relatives aux sous-produits comportèrent des recherches sur les huiles et les farines de poisson et une analyse des liqueurs de rebut provenant des usines d'engrais et de poudres de poisson en vue d'en extraire les produits azotés. Quant aux huiles de poisson, le travail comporta:

I. Une étude des caractéristiques et propriétés physiques et chimiques des huiles de célan, de saumon et de squale.

II. L'usage des huiles de poissons dans la fabrication des peintures.

(*a*) Consistance donnée aux huiles de poisson par la chaleur et le soufflage.

(*b*) Nature des couches pigmentaires lorsque la peinture est préparée avec de l'huile de célan.

Un ouvrage préliminaire sur les propriétés et caractéristiques des huiles de célan est actuellement sous presse et on a recueilli des données importantes sur les huiles de saumon et de squales.

Les travaux sur l'usage des huiles de poisson dans la fabrication de la peinture comportent les perspectives les plus rassurantes de succès. Certaines peintures ont été ainsi préparées et l'épreuve en est présentement faite à Prince-Rupert et à Saskatoon par la courtoisie de l'université de Saskatchewan.

III. Un examen de la teneure en vitamines des huiles de poisson.

(*a*) Teneur en vitamine A de l'huile de foie de squales,
(*b*) Teneur en vitamine D de l'huile de foie de squales,
(*c*) Luminescence ou fluorescence de l'huile de foie de squales,
(*d*) Teneur en vitamine D de l'huile de célan.

Des articles ont été publiés dans la Revue canadienne de Chimie et de Métallurgie au sujet des teneurs en vitamines A et D des huiles de foie de squales. Les travaux relatifs à la fluroscence et à la concentration en vitamines de l'huile de célan seront bientôt achevés.

Farines de poisson

La production des farines et poudres de poisson s'est énormément accrue sur la côte du Pacifique pendant l'année dernière. En 1928 les déchargements de célan opérés dans ce but furent évalués à $2,563,137.

La station a entrepris une étude approfondie des farines et poudres de poisson de diverses provenances en vue d'en élargir le marché et de parfaire les procédés de production de cet article.

Cette étude comporta les recherches suivantes:

I Analyse des farines et poudres de poisson y compris la détermination de la teneur en azote et de la teneure en acides aminés essentiels de ces substances.

II Recherches relatives aux effets de la putréfaction des produits bruts sur les farines et poudres de poisson.

III Recherches relatives aux effets des divers procédés de séchage sur les propriétés et la valeur nutritive des poudres ou farines de poisson.

IV Valeur biologique des poudres et farines de poisson.

V Influence des poudres ou farines de poisson sur la croissance.

Certains ouvrages sur les trois premiers sujets ont déjà été publiés et on procède présentement à la rédaction d'une notice sur la valeur biologique et l'influence des farines sur la croissance.

Extraits liquides

Ces extraits sont les substances liquides exprimées de la chair cuite du poisson dans la production des farines ou poudres. Elles contiennent 30 à 50 pour cent de la teneure totale en azote de la substance du poisson. Des milliers de tonnes de ces liqueurs sont chaque année jetées au rancart. L'importance seule de cette quantité de déchet invite à des recherches en vue de l'utilisation de cette matière industrielle. La station va donc entreprendre une investigation visant à la fabrication de la colle de poisson à partir de ces liqueurs de rebut. Cette étude comporte les travaux suivants:—

I. Analyse des extraits liquides de rebut provenant des usines de farine et de poudres de poisson.

II. Fabrication des colles à partir des têtes et des issues de poisson.

III. Etude de l'influence des divers constituants des extraits liquides sur les colles de poisson.

Diverses colles ont été préparées et éprouvées par le laboratoire des produits forestiers, à Vancouver, grâce à la courtoisie du directeur. Toute indique qu'il est possible de produire une bonne colle de poisson à partir des têtes de flétan. On va en entreprendre la fabrication sur une plus grande échelle en vue de s'assurer si le procédé est d'un caractère pratique ou non.

RECHERCHES DANS LES LACS PROPRES AUX PROVINCES CENTRALES

1. Lacs alcalins de la Saskatchewan: Une petite piscifacture expérimentale alimentée d'eau par le lac Little Quill fut établie sur les rives de cette nappe d'eau. Un certain nombre de poissons blancs et de ciscos furent extraits du lac Quill. Les œufs de ces poissons furent artificiellement fécondés. En janvier, le plus grand nombre de ces œufs se congelèrent dans les jarres ou bocaux, mais tous ceux qui échappèrent au gel furent retirés des récipients et déposés dans une seule et même jarre. Plusieurs centaines d'œufs purent ainsi survivre. Dans la première partie de mars, 85-90% de ces derniers œufs éclorent. Tous les alevins, qui en furent issus étaient vigoureux et normaux. Les œufs furent fécondés dans l'eau alcaline et notre expérimentation démontre que les spermatozoïdes de poisson blanc et de cisco peuvent vivre dans l'eau alcaline pendant une durée de 15 minutes environ. Cet essai tend de plus à établir que chacune de ces espèces peut se multiplier dans les lacs Quill.

II Recherches sur le poisson blanc: Ci-après apparait un bref sommaire du rapport relatif aux recherches sur le poisson blanc.

Pendant les douze dernières années le nombre des poissons blancs dans les lacs propres aux provinces centrales n'a pratiquement pas varié; les populations de poissons blancs se répartissent comme suit:—

Lac Winnipeg	Environ 6,000,000
Lac Winnipégosis	Environ 2,000,000
Lac Manitoba	Environ 500,000

La consommation quotidienne d'aliment par poisson blanc est d'environ 10 gr. La totalité des réserves comestibles du lac Winnipeg suffirait à l'alimentation de 90,000,000 d'individus; celles du lac Winnipégosis à environ 20,000,000 d'individus et celles du lac Manitoba à 10,000,000 de sujets, c'est-à-dire, plus de dix fois le chiffre des peuplements actuels.

Le taux de mortalité des œufs fécondés et des alevins est très élevé dans les conditions naturelles, parfois même d'environ 99%.

La production des lacs propres aux provinces centrales est susceptible d'accroissement considérable par l'exercice des opérations piscicoles, mais à condition que les alevins de poissons blancs soient surveillés pendant au moins un mois. C'est immédiatement à la suite de l'éclosion que la mortalité des alevins est la plus forte. Aucune importante migration de poissons blancs n'est signalée d'un lac à l'autre.

III. *Parasites des poissons.*—On a signalé plusieurs fois la présence de la larve du ténia dans la chair des sandres ou dorés des lacs des Prairies. Trois cents sandres adultes, originaires du lac Winnipeg et du lac Manitoba, furent soigneusement examinés pendant l'hiver. Sur les sandres issus du lac Winnipeg, trois seulement étaient infectés. Quinze sujets provenant du lac Manitoba furent examinés de bonne heure en mai. On en trouva deux infectés de parasites. Comme c'est surtout durant les mois d'été que se produit l'infection des tissus du sandre par le ténia, de nouvelles recherches seront effectuées en automne en vue de préciser le pourcentage des poissons infectés.

IV. *Recherches sur le sandre ou doré du lac Manitoba.*—Un rapport préliminaire a déjà été rédigé à ce sujet. Dans le cours de l'été dernier et au printemps, on a recueilli nombre de données concernant le régime alimentaire, la rapidité de croissance et le frai des sandres ou dorés. Il convient de souligner ici que le faible pourcentage des œufs fécondés de sandre aux écloseries est imputable à la durée comparativement courte d'existence des spermatozoïdes.

Un rapport circonstancié sera ultérieurement présenté en la matière.

PROGRAMME DES TRAVAUX POUR LA PROCHAINE SAISON

1. Lacs alcalins.—Transfert de l'écloserie expérimentale au lac Big Quill en vue de tenter la solution du problème relatif à la fécondation et à l'incubation des œufs de poisson blanc et de cisco dans des eaux d'alcalinité plus élevée.

Détermination au moyen de filets flottants à maille fine du nombre approximatif de jeunes poissons blancs et de ciscos nés dans les lacs Quill dans les conditions naturelles.

2. Investigation circonstanciée de la région septentrionale du lac Winnipeg, de la rivière Nelson et autres lacs importants des provinces des Prairies en rapport avec les poissons blancs et autres poissons marchands.

3. Parasites des poissons.

RECHERCHES SUR LA PISCICULTURE

Les recherches sur la pisciculture embrassent des travaux exécutés par l'Office dans les eaux fluviales et lacustres du Canada. Voici l'exposé des faits et données les plus simples résultant des diverses études effectuées:—

Recherches sur la truite de ruisseau.

M. H. C. White s'est tenu au courant des résultats de l'immersion des alevins de truite dans la crique Forbes, I. P.-E., avec deux objets en vue. Il s'agissait en premier lieu d'établir, en vue du décroissement du taux de mortalité, une comparaison entre les effets de deux mesures, dont l'une consistait à les sauvegarder de la voracité des truites adultes et l'autre à les soustraire à la concurrence alimentaire d'autres poissons de plus faible taille, tels les épinoches et les épinochettes. L'ap-

plication du premier moyen de sauvegarde amena une réduction d'environ 30 pour cent dans le pourcentage de la mortalité chez les alevins de truite, cependant que la mise en pratique du second moyen donna lieu à un abaissement de 6 pour cent. On voulu aussi s'assurer des effets résultant de la dispersion de 111,333 alevins et de 1,000 alevins sur une grande superficie, en trois différents secteurs de dix perches dans lesquels le pourcentage des survivants à la fin de la saison fut de 44 pour cent, 21 pour cent et 15 pour cent, respectivement.

On a aussi tenté diverses expériences d'incubation. On a constaté que les œufs sont susceptibles de supporter des températures voisines du point de congélation sans périr, mais non au-dessous. La chute dans les plateaux peut causer dans l'organisme des œufs des perturbations susceptibles d'amener la mort. Dans le cas des œufs tendres, la mort peut survenir d'une chute de dix-huit pouces mais elle est infaillible si les œufs tombent d'une hauteur de quatre pieds. Quant aux œufs fermes quelques-uns périssent d'une simple descente de deux pouces mais tous succombent à une chute de dix-huit pouces,

Recherches sur les saumons atlantiques

M. R. B. Kerr entreprit une étude sur l'histoire naturelle et la croissance des saumons, à la station de pêche sise dans le voisinage de Saint-Jean, N.B. Il étudia aussi la mortalité des alevins de saumon élevés à la station de biologie atlantique et a constaté que l'eau du lac Chamcook était impropre à la vie de ces alevins, surtout des plus jeunes, par suite de son trop long parcours dans la conduite.

Le docteur A. H. Leim examina les prises de matériaux biologiques au filet traînant effectuées dans la rivière Magaguadavic, N.-B., par la station de biologie atlantique et ne constata pas beaucoup de différence dans le nombre des alevins d'éperlan, en existence dans ce cours d'eau en la saison 1927, à la suite du travail relatif à l'incubation de deux ou quatre millions d'œufs dans l'auge, bac ou ponton flottant, et le nombre enregistré en la saison 1928 où il ne fut pas effectué de récolte. Il semble que le nombre des œufs recueillis devra être beaucoup plus élevé pour qu'il soit possible de constater les effets d'une pareille opération.

Recherches sur l'alose

M. A. Giffin s'est adonné à des recherches sur la ponte de l'alose dans le fleuve Saint-Jean, N.-B., et a signalé l'existence de quantités importantes d'œufs en aval de Grand Falls, mais une absence de ces produits sexuels dans les environs de Gagetown. Les recherches sur la ponte ne furent guère avancées par les prises d'alevins. Presque tous les jeunes clupéides capturés étaient des gasparots, avec moins de trois douzaines d'aloses, prises pour la plupart dans le secteur Beechwood-Florenceville.

Recherches dans les viviers ou étangs en rapport avec l'élevage des alevins

M. W. S. Hall s'est employé à l'étude des conditions physiques et biologiques en existence dans une série de quatre étangs ou viviers en ciment d'eau stagnante, à la station de biologie atlantique. Les expérimentations tendirent à préciser les effets (a) de l'obscurcissement partiel, (b) du traitement au moyen de moules de mer comme substance fertilisante, et (c) du traitement au moyen de fumier de basse-cour comme fertilisant, par comparaison aux effets de l'éclairement et aux conditions inhérentes à l'état naturel. En ce dernier état, l'étang ou vivier témoin ne manifesta que très peu de vie animale ou végétale. La lumière solaire y pénétrait jusqu'au fond (six pieds) et la température de l'eau était uniforme dans toute la nappe. Les alternances d'échauffement et de refroidissement contribuaient à mélanger les eaux de surface et de fond, ce qui y assurait une oxygénation parfaite. Dans l'étang ou vivier partiellement obscurci, les conditions biologiques et hydrologiques furent presque similaires, mais à une température plus basse. L'étang fertilisé au moyen de moules foisonnait en espèces animales et végétales, dont la présence entravait la pénétration de la lumière, de sorte que le fond resta

froid et, par suite de la décomposition, s'appauvrit beaucoup en oxygène. D'autre part la multiplication des plantes dans les couches supérieures de la nappe engendrait une surabondance d'oxygène. Dans l'autre étang ou vivier le fumier de basse-cour resta flottant en partie à la surface, de sorte que la décomposition envahit toute la nappe, en ne laissant qu'une bien faible quantité d'oxygène, si ce n'est à la surface, seul lieu de la nappe propre à la multiplication des plantes et des animaux. C'est en cet étang que fut signalé le fond le plus froid.

Recherches piscicoles

Un nouveau procédé pour le transport des œufs pendant la période d'incubation fut inventé par le docteur Huntsman et essayé à la piscifacture de Bedford près de Halifax par le docteur Leim. Par ce procédé des œufs de truite et de saumon furent portées dans des plateaux d'eau dormante dont la température était réglée par un courant d'eau mouillant un couvercle en métal disposé sur des plateaux. L'expérience n'a pas été sans succès, mais de nouveaux essais s'imposent en vue de parfaire le procédé. L'objet du procédé est d'assurer un moyen de transporter les œufs par grandes quantités là où la nature de l'eau interdit l'usage de l'eau courante, et cela en dehors de toute question de température.

Le docteur Leim a orienté ses efforts vers l'étude de l'approvisionnement d'eau à la piscifacture de Middleton, N.-E., en vue de s'assurer si elle peut ou non être rendue propre à la vie des œufs de poisson. Dans certaines conditions, des apports d'eau d'une grande acidité procèdent des environs d'une carrière de gypse. Jusqu'ici on n'a pu déterminer qu'en partie l'origine et la nature de cet effluent dont les propriétés hydrologiques sont si nocives aux œufs.

Recherches sur les poissans blancs (Ontario)

M. J. L. Hart a poursuivi ses études sur l'histoire naturelle des poissons blancs peuplant la baie de Quinté. Les champs de ponte furent explorés à l'aide d'un appareil de scaphandrier et on a constaté qu'à l'état naturel les œufs subissent une très forte mortalité pendant l'hiver, observation confirmée par l'expérience d'une caisse qui fut immergée jusqu'au fond et qui démontra une perte de 36 pour cent des œufs pendant l'hiver. Le long des rives il y avait un nombre modéré d'alevins mais rien n'indiquait qu'ils fussent la proie des autres poissons, qui cependant dévorent les œufs.

Recherches sur le poisson blanc (Manitoba)

M. A. Bajkov s'est livré à l'étude des peuplements de poisson blanc dans les lacs Winnipeg et Winnipégosis et des conditions biologiques et hydrologiques dans lesquels ils vivent. La population de ces poissons semble n'avoir subi que d'insignifiantes variations dans les dernières douze années. Leur rapidité de croissance semble être la même dans les deux nappes d'eau et quelque peu plus rapide que celle des poissons blancs du lac Erié. Ces poissons peuvent atteindre l'âge de quinze ans et même dépasser cette limite. Les caractéristiques de ces poissons semblent quelque peu différer d'un lac à l'autre mais il n'existe aucun indice de migration d'une nappe dans l'autre par la rivière Dauphin et le lac Manitoba bien qu'un certain nombre de poissons blancs fréquentent cette rivière pour frayer. Dans le lac Winnipeg et le lac Winnipégosis, les régions septentrionales, qui sont les plus profondes et les plus froides sont aussi les plus propices à la vie des poissons blancs, en été particulièrement, car la hausse de la température et l'abaissement de la teneur en oxygène près du fond semblent être les causes de la mort des poissons blancs.

Recherches sur le ténia

M. Bajkov a orienté ses efforts vers l'étude d'un ténia qui par l'intermédiaire de la substance alimentaire des poissons du Manitoba s'ingère dans les tissus de l'organisme humain et qui semble être originaire du continent européen. On n'en a signalé aucun exemplaire chez les poissons blancs ou les ciscos mais on en a trouvé chez le sandre ou doré, le brochet et les silures.

Recherches sur le sandre ou doré

On a entrepris une étude sur les sandres ou dorés du lac Manitoba. Dans le lac Manitoba, ce sont les plus importants poissons marchands, ce qui tient au fait que ce lac est peu profond et que sa teneur en sel est plus élevée que dans le cas des deux autres grands lacs. La croissance de ces poissons dans les lacs du Manitoba est si rapide qu'ils atteignent une longueur de un pied en quatre ans et de plus de dix-neuf pouces en huit ans.

Introduction des poissons blancs et des ciscos dans les lacs Quill, Sask.

En 1924, le département entreprit, à la suggestion de l'Office, d'empoissonner les lacs Quill, dont l'eau est très alcaline et d'une salinité relativement élevée, au moyen d'alevins de poisson blanc et de cisco. M. Bajkov s'est tenu au courant des résultats de cette opération. Les poissons blancs y ont déjà atteint un poids maximal de quatre livres et demie, et leur croissance s'est opérée plus rapidement et ils sont d'une meilleure qualité comestible que ceux nés dans les lacs manitobains, probablement à cause de la plus haute température et de la plus grande abondance d'aliments, dont le principal est une espèce de *Corixa*. Ces poissons blancs frayèrent pour la première fois en 1926, mais on ignore si cette ponte naturelle produisit des résultats. L'expérience a toutefois démontré que non seulement ces poissons parviennent à maturité dans une eau de cette salinité mais aussi que les spermatozoïdes fécondent les œufs dans ce même milieu, et que les œufs ainsi fécondés se développent et parviennent à éclosion.

Recherches dans les lacs propres au parc national Prince-Albert, Sask.

M. D. S. Rawson a exploré certains lacs et cours d'eau de ce parc dont les principaux sont le lac Waskesiu et le régime de la crique Beartrap. Le lac Waskesiu se caractérise par la disposition par couches de ses eaux et par la stagnation du fond, ce qui semble expliquer l'absence de la truite dans cette nappe d'eau. Le brochet est l'espèce dominante et sa conservation y exigera l'adoption de règlements sévères. Le lac Kingsmere, d'à peu près la même superficie, mais d'une grande profondeur, n'offre pas une disposition aussi nettement statifiée de ses eaux. Les eaux du fond y sont fraîches, aussi conviennent-elles à la truite dont on fait de belles prises à la ligne. Les cours d'eau sont d'une moindre valeur poissonnière, car leur fond se prête à la végétation. En outre le cours de leurs eaux est d'une extrême lenteur et ils sont infestés de brochets, dès lors impropres à la vie des poissons sportifs. Quelques-uns sont de peu d'étendue, très ombragés et pauvres en substances alimentaires, ce qui y réduit au minimum les possibilités de la pêche à la ligne.

Recherches au lac Athabasca

M. G. C. Whiteley, fils, a effectué un examen préliminaire de cette nappe d'eau. Il a accompli une récolte de poisson et de plancton et des prises de températures.

Recherches sur les saumons du Pacifique

Le docteur R. E. Foerster, avec base de travail au lac Cultus, C.-B., a poursuivi les études de haute portée qu'il a entreprises sur la multiplication naturelle et artificielle du saumons sockeye. Un dénombrement des jeunes salmonidés migrateurs, à destination de l'océan, fut effectué à leur sortie du lac. Ce recensement a fourni un total de 452,770 individus dont la plupart sont censés être originaires de la ponte, survenue en l'automne 1926, ponte d'où furent issus les 5,916,524 alevins qui furent libérés l'année suivante. On travaille présentement à préciser le pourcentage de migrants issus de cette ponte. Dans le cours de la migration, 99,701 sockeye furent marqués par sectionnement de nageoire en vue de déterminer leurs déplacements et leur croissance à leur retour vers les frayères. Les migrants de saumon coho et rose furent de même dénombrés et marqués.

Aucun des saumons reproducteurs, qui atteignit le lac en 1928 ne peut frayer naturellement; tous furent réservés à la multiplication artificielle. De 8,099 poissons (non compris ceux qui moururent) on a extrait 27,784,000 œufs qui furent répartis en trois piscifactures. On a repêché en divers lieu, mais principalement au lac Cultus un total de 443 individus marqués à l'âge d'un an en 1926 au lac en question.

On a poursuivi des expériences antérieures sur les œufs, les spermatozoïdes et le saumons hybrides. Les conditions en existence au lac Cultus où s'opère la croissance des alevins sont l'objet d'une étude ininterrompue.

Recherches sur les truites du Pacifique

En nombre de localités de la Colombie britannique, la truite a été l'objet de l'attention du professeur J. R. Dymond, aidé de M. C. McC. Mottley. Il ressort de leurs observations que la truite de la Colombie britannique dite arc-en-ciel appartient à deux espèces, le steehead dans la zone côtière et la truite Kamloops à l'intérieur des terres. Cette dernière se différencie en de nombreuses races géographiques.

PUBLICATIONS

Les publications suivantes sont parues pendant l'année en rapport avec les travaux de recherche sur la pisciculture:—

Dymond, J. R.—Truites de la Colombie britannique. Trans. Amer. Fish. Sec., 1928.

Neave, Ferris.—Rapports sur les recherches faites dans les lacs du parc Jasper, 1925-26. II. Plectopera. Contr. Can. Biol. & Fish. N.S. Vol. IV, No. 13.

Bère, R.—Rapports sur les investigations faites dans les lacs du parc Jasper, 1925-26, III. Les Sangsues. Contr. Can. Bio. & Fish. N.S. Vol. IV, No. 14.

Neave, Ferris.—Rapports sur les investigations faites dans les lacs Jasper, 1925-26. Insectes aquatiques, Contr. Can. Biol. & Fish., N.S. Vol. IV, No. 15.

Neave F. et Bajkov, A.—Rapports sur les investigations faites dans les lacs du parc Jasper, 1925-26, V. Régime alimentaire et croissance des poissons propres au parc Jasper. Contr. Can. Biol. & Fish, N.S. Vol. IV, No. 16.

Wallis, J. B.—Rapports sur les recherches faites dans les lacs du parc Jasper, 1925-26, VI. Les coléoptères. Contr. Can. Biol. & Fish. N. S., Vol. IV, No. 17.

RAPPORTS

Les rapports suivants ont été présentés pendant l'année:—

Kerr, Robert B.—Rapport sur les recherches relatives au saumon atlantique (Salmo salar) en 1928.

Leim, A. H.—(1) Recherches sur l'alose en 1928.
(2) Recherches sur l'éperlan en 1928.
(3) Examen de la source d'approvisionnement d'eau de la piscifacture de Windsor, Windsor, N.-E., 25 octobre, 18 novembre 1928 et 7 février 1929.

White, H. C.—Expérience sur l'immersion des alevins de truite dans le ruisseau Forbes en 1928.

Whiteley, Geo. C.—Journal de l'expédition au lac Athabasca en l'été de 1928.

Bajkov, A.—(1) Recherches sur le poisson blanc *Coregonus clupeaformis* (Mitchill).
(2) Rapport préliminaire des recherches faites sur le sandre ou doré dans le lac Manitoba.
(3) Rapport sur les recherches faites dans les lacs alcalins.
(4) Rapport annuel sur les recherches faites dans les lacs des Prairies.

Hall, W. S.—(1) Contrôle des travaux faits en vivier.
(2) Conditions hydrologiques dans les viviers.

Hart, J. L.—Histoire naturelle des poissons blancs *Coregonus clupeaformis* (Mitchill).

Rawson, D. S.—Poissons de luxe ou sportifs dans le parc national Prince-Albert.

Dymond, J. R.—Recherches sur les truites de la Colombie britannique.

Chiasson, A. F.—Rapport sur les pêcheries de homard dans le détroit de Northumberland.

Robertson, A. D.—Expérimentations sur la croissance des huîtres dans la rivière Hillsborough, I. P.-E., en l'été de 1928.

APPENDICE N 3

PISCICULTURE

RAPPORT ANNUEL PAR J. A. RODD, *directeur*

Les exploitations piscicoles, effectuées par le département, en l'année civile 1928, furent presque exclusivement consacrées à la multiplication des plus importantes espèces de poissons fluviaux, lacustres et anadromes, susceptibles de convenir à la consommation et à la pêche sportive, tels que le saumon atlantique et la truite mouchetée dans les provinces maritimes; le poisson blanc, le sandre ou doré, les truites coupe-gorge, arc-en-ciel, brune, et lochleven dans les provinces centrales, le saumon du Pacifique,—surtout le sockeye,—les truites coupe-gorge, Kamloops, are-en-ciel et mouchetée dans la Colombie britannique. Pour répondre aux vœux de plus en plus pressants des pêcheurs-amateurs, on a porté plus d'attention à la multiplication des truites sportives. En plusieurs des établissements où la chose fut jugée réalisable, on s'est employé à améliorer l'aménagement et agencement de ces stations en vue d'y pouvoir garder et nourrir les alevins et de prolonger ainsi la saison de distribution.

L'expédition de 1928 fut de cinquante-neuf pour cent plus importante que l'année antécédente. Le rendement en produits piscicoles est passé, en effet, de deux cent quatre-vingt quinze millions, deux cent quatre-vingt trois mille, sept cent quatre-vingt deux unités à quatre cent soixante-dix millions trois cent deux mille, trois cent quatre-vingt unités, soit un accroissement de cent soixante-quinze millions, dix-huit mille, cinq cent quatre-vingt dix-huit. La distribution des produits piscicoles de chaque espèce se décompose comme suit:—

RELEVÉ, PAR ESPÈCE, DES POISSONS ET DES ŒUFS DE POISSON EXPÉDIÉS DES PISCIFACTURES PENDANT L'ANNÉE CLOSE LE 31 DÉCEMBRE 1928

Espèces	Œufs frais	Œufs ocellés	Alevins	Alevins avancés	Digitales	Poissons d'un an et plus	Expéditions totales
Salmo salar—Saumon atlantique	300	104,070	3,832,725	4,473,300	11,346,337	.....	19,756,732
Salmo salar sebago—Saumon des lacs	.....	.....	.....	98,230	.....	78	98,308
Salmo irideus—Truite arc-en-ciel	.....	175,500	321,127	.....	399,346	3,954	899,927
Salmo clarkii—Truite coupe-gorge	.....	.....	1,731,591	.....	2,212	9	1,733,812
Salmo rivularis—Saumon steelhead	.....	12,083	164,760	.....	.....	.....	176,843
Salmo rivularis kamloops—Truite Kamloops	.....	1,117,975	1,036,661	.....	3,656	.....	2,158,292
Salmo trutta levenensis—Truite Loch leven	.....	.....	.....	46,096	483,398	9,419	538,913
Salmo fario—Truite brune	.....	.....	.....	.....	472,143	4,760	476,903
Oncorhynchus nerka—Saumon sockeye	.....	33,041,965	50,359,788	550,000	4,687,237	1,992	88,640,982
Oncorhynchus tschawytscha—Saumon de printemps	.....	544,000	313,500	.....	218,077	.....	1,075,577
Oncorhynchus kennerlyi—Saumon Kennerly	.....	.....	205,000	.....	.....	.....	205,000
Oncorhynchus kisutch—Saumon coho	.....	499,380	.....	.....	.....	.....	499,380
Salvelinus fontinalis—Truite mouchetée	.....	276,400	654,268	546,000	3,079,834	5,171	4,561,673
Coregonus clupeiformis—Poisson blanc	3,225,000	100,000	125,858,026	.....	.....	.....	129,183,026
Cristivomer namaycush—Truite saumonée	.....	.....	.....	.....	12	.....	12
Stizostedion vitreum—Sandre ou doré	187,680,000	.....	32,617,000	.....	.....	.....	220,297,000
	190,905,300	35,871,373	217,094,446	5,713,626	20,692,252	25,383	470,302,380

En sus des expéditions effectuées des écloseries, vingt-six lacs et cours d'eau s'enrichirent de certaines quantités de digitales ou de poissons plus âgés originnaires d'autres nappes ou étendues d'eau. Ce dernier travail fut surtout entrepris dans les provinces centrales où il existe nombre de régions d'accès difficile à partir des piscifactures et aussi de nombreuses nappes ou étendues d'eau dont le milieu est peu ou point propre à la multiplication des poissons élevés aux piscifactures. Le travail en question comporta la capture et le transfert, parfois sur des distances considérables, de quarante-quatre mille neuf cent trente-deux poissons de sept différentes espèces. L'ensemble de cette opération se décompose comme suit:—

RELEVÉ INDIQUANT LES TRANSFERTS DE POISSONS D'UNE NAPPE OU ÉTENDUE D'EAU À L'AUTRE EN 1928

Nappes ou étendues empoissonnées	Transférés de	Stades	Crappie	Truite Kamloops	Vairons	Perche	Doré	Truite arc-en-ciel	Crapet	Totaux
Anderson's, lac, Sask., sur S. 1-12, T. 45, R. 12, O. 2	Stoney, lac	En maturité				25				
" " "	"	Un an				300				325
Coote, lac, Sask., S. 22, Tp. 10, R. 5, O. 2	North Dakota Game and Fish Comm.	En maturité							42	42
" " "	" "	Digitales	102							
" " "	" "	Grande taille	7							109
Echo, lac, Sask., S. 19-24, T. 40, R. 14, O. 2	Stoney, lac	Un an				2,000				2,000
Gordon's, lac, Sask., S. 10-27, T. 45, R. 10, O. 3	Meeting, lac	Alevins				20				
" " " "	"	Digitales				160				
" " " "	"	En maturité				10				190
Helen's, lac, Sask., S. 20, 29, 30, T. 34, R. 2, O. 2	Devils, lac	Un an				400				
" " " "	"	En maturité				25				425
Hudson Bay, lac, Sask., S. 29, T. 27a, R. 15, O. 2.	Echo, lac	Un an				1,000				1,000
Knutson, lac, Sask., S. 31, 32, T. 49, R. 15, O. 3.	Murray, lac	Alevins avancés				1,200				1,200
Larsen, lac, Sask., S. 1, T. 50, R. 16, O. 3	"	"				300				300
Old Wives ou Noteku, crique, Sask., S. 15, T. 11, R. 10, O. 3.	Echo, lac	Un an				1,500				1,500
Schlosser's, lac, Sask., S. 17-18, T. 39, R. 25, O. 2.	Wakaw, lac	Un an				1,500				
" " " "	Burton, lac	"				1,000				2,500
Stoney, lac, Sask., ou Humboldt, lac, S. 31-34, T. 36 et S. 5, 6 de T. 37, R. 22, O. 2	"	"				1,000				1,000
Swede, lac, Sask., S. 11-14, T. 40, R. 19, O. 3	Jackfish, lac	Digitales				3,800				3,800
Tadies, lac, Sask., S. 14, T. 42, R. 10, O. 3	Murray lac	Alevins avancés				1,000				1,000
Wood, rivière, Sask., 18 milles au nord de Gravelbourg.	Echo, lac	Un an				750				
Wood, rivière, Sask., 7 milles au sud-est de Gravelbourg.	"	"				750				1,500
Bertha, lac, Waterton, lac, parc, Alta	Backwater avoisinant la crique Bertha.	En maturité						10		10
Cottage, lac, Alta, S. 30, T. 52, R. 1, O. 5	Lac la Nonne	En maturité				27	45			72
Elkwater, lac, Alta., S. 22-26, T. 8, R. 2, O. 4.	Razzle Dazzle, crique	"			700					700
Glory, lac, Alta., S. 21-22, T. 53, R. 1, O. 5	Mayatan, lac	5 pouces à 9 pouces				50				50
Nakamun, lac, Alta., S. 33-37, 3-4, T. 56, 57, R. 2, O. 5.	Lac la Nonne	En maturité					55			55
Roméo, lac, Alta., S. 30-31, T. 58, R. 6, O. 5	"	"				27	45			72
Roses, lac, Alta., S. 36, T. 54, R. 1, O. 5	"	"				46	36			82
Badger, lac, C.B., 30 milles au nord de Kam.	Paul, crique	deux ans et		600						600
" " " "	Pinantan, crique	un an		2,000						2,000
Madeline, lac, C.B., T. 17, R. 10, O. 6	Paul, crique	deux ans et		2,000						2,000
Pinantan, lac, C.B., district de Kamloops	Pinantan, crique	un an		21,000						21,000
Silent, lac, C.B., S. 5, T. 21, R. 14, O. 6	"	deux ans et		800						800
Warren, lac, C.B., T. 20, R. 15, O. 6	"	un an		600						600
			109	27,000	700	16,890	181	10	42	44,932

De plus on signale les transferts suivants:

Nappes empoissonnées	Transférés de	Transférés par	Stades	Achigan noir à grande bouche	Perche
Cooking, lac, Alta	Mayatan, lac	Cooking, lac, Cottagers	4 pouces à 10 pouces	.....	62
Elkwater, lac, Alta	Creston, C.B	Elkwater, lac, Cottagers	Un an et plus	200	.....
Mayatan, lac, Alta	"	Northern Alberta Game and Fish Protective Association	"	100	.....
Pigeon, lac, Alta	"	" " " " "	"	200	.....
Wabamun, lac, Alta	"	" " " " "	"	200	.....
				700	62

On a poursuivi en Colombie britannique la fertilisation, au moyen d'œufs ocellés, des nappes ou étendues isolées auxquelles il n'est pas possible d'expédier des alevins issus des piscifactures en exploitation et le résultat de ce travail fut que treize millions treize mille œufs de saumon sockeye, cueillis dans la région de Pemberton en aval de Hell's Gate sur le fleuve Fraser, furent immergés dans les frayères autrefois si importantes des lacs Stuart, François et Quesnel sis dans le secteur supérieur du fleuve Fraser en amont de Hell's Gate. L'appareil d'incubation pour poisson blanc, installé sur le vapeur de l'Etat *Bradbury*, fut agrandi et utilisé, au campement de cueillette des œufs à la rivière Dauphin, lac Winnipeg, à la manutention et l'incubation des œufs, au fur et à mesure de leur coulage jusqu'au moment de leur expédition et de leur placement dans l'écloserie de Gull-Harbour. Ce même appareil fut affecté à la distribution, de sorte qu'un nombre important d'alevins de poisson blanc purent être expédiés, au fur et à mesure de leur éclosion, de la piscifacture de Gull-Harbour, sise dans la région méridionale du lac Winnipeg, vers le secteur septentrional de cette nappe d'eau, et, grâce à ce dispositif, être dispersés ou disséminés sur une superficie beaucoup plus grande qu'il eût été autrement possible.

Les employés piscicoles se familiarisent chaque année davantage avec les conditions biologiques et hydrographiques des aires où ils sont appelés à exercer leur travail et assimilant ces aires à des terres en culture, ils s'efforcent au moyen des alevins et des fretins mis à leur disposition, de les fertiliser de façon à y assurer un rendement maximum de poissons adultes. En sus des inspections accomplies par les employés piscicoles, nombre de lacs et de cours d'eau furent explorés par les inspecteurs de pêche et les gardes-pêche surtout dans les provinces centrales. Leurs rapports sont fournis en double expédition au président du Comité des Recherches sur la Pisciculture de l'Office de Biologie pour la gouverne des membres du comité dans leur domaine respectif. De nombreuses et importantes inspections furent effectuées et des rapports circonstanciés furent présentés par les inspecteurs régionaux de piscifactures touchant les effets possibles sur les frayères de la mise en valeur projetée de certaines forces motrices naturelles et touchant l'introduction d'espèces exotiques et l'emplacement de piscifactures et de campements de récolte d'œufs de poisson. Les résultats de certaines inspections et investigations de nature toute particulière sont aussi portés à la connaissance du Comité, le cas échéant.

Des postes d'explorations furent établis en divers lieux dans le but d'y préciser les possibilités qu'ils offraient pour la cueillette des œufs. De nouvelles écloseries furent mises en exploitation dans les comtés d'Antigonish et de Yarmouth, Nouvelle-Ecosse, aussi bien qu'à la crique Swan, lac Manitoba. La description de ces établissements est fournie dans une autre partie de cet ouvrage.

A la fin de 1928, on comptait, pour l'exercice de la pisciculture, trente écloseries principales, dix écloseries subsidiaires, quatre viviers ou étangs à saumon, et plusieurs stations affectées à la récolte des œufs. Tous ces établissements sont parfaitement bien aménagés et montés et tous furent mis en exploitation en 1928, à l'exception de la nouvelle piscifacture de sandre ou doré sur le lac Manitoba. Leur rendement en produits piscicoles pour 1928 se décompose comme suit:—

RENDEMENT PISCICOLE, PAR PROVINCE, D'ŒUFS, D'ALEVINS ET DE FRETINS EN 1928

Nouvelle-Ecosse—		
Saumon atlantique	6,292,421	
Truite mouchetée	1,382,345	
		7,684,766
Nouveau-Brunswick—		
Saumon atlantique	11,955,588	
Truite brune	308,889	
Saumon des lacs	98,308	
Truite Lochleven	64,213	
Truite arc-en-ciel	4,874	
Truite mouchetée	2,073,296	
		14,505,168

le du Prince-Edouard—		
Saumon atlantique	618,653	
Truite arc-en-ciel	11,409	
Truite mouchetée	413,355	
		1,043,417
Manitoba—		
Sandre ou doré	200,727,000	
Poisson blanc	109,204,026	
		309,931,026
Saskatchewan—		
Truite brune	38,000	
Sandre ou doré	19,570,000	
Poisson blanc	15,199,000	
		34,807,000
Alberta—		
Truite brune	130,014	
Truite coupe-gorge	1,512,483	
Truite Lochleven	474,700	
Truite arc-en-ciel	565,502	
Truite saumonée	12	
Truite mouchetée	190,774	
		2,873,485
Colombie britannique—		
Saumon atlantique	890,070	
Saumon coho	499,380	
Truite coupe-gorge	221,329	
Truite Kamloops	2,158,292	
Saumon Kennerly	205,000	
Truite arc-en-ciel	318,142	
Saumon Sockeye	88,640,982	
Truite mouchetée	501,903	
Saumon de printemps	1,075,577	
Saumon steelhead	176,843	
Poisson blanc	4,780,000	
		99,467,518
Total		470,302,380

TABLEAU INDIQUANT LES PISCIFACTURES EN EXPLOITATION, LEUR EMPLACEMENT, LA DATE DE LEUR CONSTRUCTION, LES ESPÈCES ET LE NOMBRE D'ŒUFS ET D'ALEVINS DE CHACUNE DES ESPÈCES EXPÉDIÉE DE CHAQUE ÉCLOSERIE PENDANT LA SAISON PISCICOLE DE 1928

Établis en	Piscifactures	Emplacements	Espèces	Œufs frais	Œufs ocellés	Alevins	Alevins avancés	Digitales	Alevins d'un an et plus	Expédition totale par espèce	Expédition totale par piscifacture
1876	Bedford	Halifax, co., N.-E.	Saumon atlantique	(b) 300	4,070	51	460,000	1,092,700		1,557,121	
			Truite mouchetée		5,050			819,500		824,550	2,381,671
1902	Margaree	Inverness, co., N.-E.	Saumon atlantique				775,000	1,465,000		2,240,000	
			Truite mouchetée					106,900	428	107,328	2,347,328
1912	(a) Lindloff	Richmond, co., N.-E.	Saumon atlantique			746,000				746,000	746,000
1913	Middleton	Annapolis, co., N.-E.	Saumon atlantique				325,000	1,424,000		1,749,000	
			Truite mouchetée		1,350	30,000	80,000	338,000	1,117	450,467	2,199,467
1906	Windsor	Hants, co., N.-E.	Saumon atlantique			300				300	300
1928	Florenceville	Carleton, co., N.-B.	Saumon atlantique				160,000	1,528,346		1,688,346	
			Truite mouchetée				50,000	527,000	50	577,050	2,265,396
1880	Grand Falls	Victoria, co., N.-B.	Saumon atlantique			6,000	949,700	1,668,950		2,624,650	
			Truite mouchetée			180,000	240,000	363,612		783,612	3,408,262
1915	(a) Tobique	Victoria, co., N.-B.	Saumon atlantique			665,000				665,000	665,000
1914	St. John	St-Jean, co., N.-B.	Saumon atlantique				530,000	35,748		565,748	
			Truite brune					304,143	4,746	308,889	
			Saumon des lacs				98,230		78	98,308	
			Truite Lochlaven				46,096	8,698	9,419	64,213	
			Truite arc-en-ciel		500			422	3,952	4,874	
			Truite mouchetée			25,000	60,000	625,382	2,252	712,634	1,754,666
1874	Miramichi	Northumberland, co., N.-B.	Saumon atlantique		100,000			3,941,120		4,041,120	4,041,120
1874	Restigouche	Restigouche, co., N.-B.	Saumon atlantique			740,000	1,067,600	115,750		1,923,350	1,923,350
1914	(a) Nipisiquit	Gloucester, co., N.-B.	Saumon atlantique			447,374				447,374	447,374
1906	Kelly's Pond	Queen's, co., I. du P.-E.	Saumon atlantique			345,000	206,000	67,653		618,653	
			Truite arc-en-ciel					11,409		11,409	
			Truite mouchetée				116,000	297,355		413,355	1,043,417
1914	Gull Harbour	Big Island, lac	Sandre ou doré			13,047,000				13,047,000	
		Winnipeg, Man.	Poisson blanc	(b) 3,225,000		54,880,000				58,105,000	71,152,000
1928	(d) Swan Creek	Swan Creek, lac Manitoba, Man	Sandre ou doré	187,340,000						187,340,000	187,340,000
1909	Winnipegosis	Snake Island, lac Winnipegosis, Man.	Sandre ou doré	340,000						340,000	
			Poisson blanc			51,099,026				51,099,026	51,439,026
1915	Fort Qu'Appelle	Fort Qu'Appelle, Sask.	Truite brune					38,000		38,000	
			Sandre ou doré			19,570,000				19,570,000	
			Poisson blanc			15,199,000				15,199,000	34,807,000
1914	Banff	Banff, Alta.	Truite brune					130,000	14	130,014	
			Truite coupe-gorge			1,110,000		12	1	1,110,013	
			Truite Lochleven					474,700		474,700	
			Truite arc-en-ciel			177,985		387,515	2	565,502	
			Truite saumonée					12		12	
			Truite mouchetée						1	1	2,280,242
1917	(a) Spray Lakes	Spray, lac, Alta.	Truite coupe-gorge			319,670				319,670	319,670
1928	(a) Jasper Park	Jasper, parc, Alta.	Truite mouchetée			190,773				190,773	190,773
1927	Lesser Slave Lake	Lesser Slave, lac, Alta.	(Pas de distrib.)								
1928	Waterton Lakes	Waterton, lacs, parc, Alta.	Truite coupe-gorge			82,800				82,800	82,800
1916	Cultus Lake	Cultus, lac, C.-B.	Truite Kamloops		28,000	1,894				29,894	
			Saumon steelhead		12,083	1,500				13,583	43,477
1905	(a) Harrison Lake	Harrison, lac, C.-B.	Saumon sockeye		3,543,965					3,543,965	3,543,965
1922	(a) Lloyds Creek	Lloyds, crique, Kamloops, district, C.-B.	Truite Kamloops		590,000	449,000				1,039,000	1,039,000

1906	Pemberton	Birkenhead, rivière, C.-B.	Truite Kamloops		19,000	23,600				42,600	
			Saumon sockeye	(b)	8,008,000	20,525,000				28,533,000	28,575,600
1917	Pitt Lake	Pitt, lac, C. B.	Saumon sockeye			4,267,003		598,170		4,865,173	4,865,173
1908	Stuart Lake	Stuart, lac, C.-B.	Saumon sockeye	(b)	1,582,000	2,422,075				4,004,075	4,004,070
1903	Lakelse Lake	Lakelse, lac, C.-B.	Truite Kamloops		130,000					130,000	
			Saumon sockeye		200,000	7,153,000		1,022,500		8,375,500	8,505,500
1908	Babine Lake	Babine, lac, C.-B.	Saumon sockeye	(b)	1,500,000	4,931,230		1,478,140		7,909,370	7,909,370
1906	Rivers Inlet	Owikeno, lac, C.-B.	Saumon sockeye		12,025,000	7,993,600		48,196	1,990	20,068,786	20,068,786
1911	Anderson Lake	Anderson, lac, Vancouver, île, C.-B.	Saumon sockeye	(c)	5,134,000	3,067,880		183		8,202,063	8,202,063
1911	Cowichan Lake	Cowichan, lac, Vancouver, île, C.-B.	Saumon atlantique			883,000		7,070		890,070	
			Saumon coho		499,380					499,380	
			Truite coupe-gorge			219,121		2,200	8	221,329	
			Truite Kamloops		75,000	121,908		3,656		200,564	
			Truite mouchetée			57,430		2,085	1,323	60,838	
			Saumon de print		544,000	313,500		218,077		1,075,577	
			Saumon steelhead			163,260				163,260	3,111,018
1911	Kennedy Lake	Kennedy, lac, Vancouver, île, C. B.	Saumon sockeye		1,049,000		550,000	1,540,048	2	3,139,050	3,139,050
1914	(a) Gerrard	Trout, lac, Kootenay, district, C.-B.	Truite Kamloops			216,251				216,251	216,251
1923	Nelson	Nelson, C.-B.	Truite Kamloops		195,000	104,008				299,008	
			Saumon Kennerly			205,000				205,000	
			Truite arc-en-ciel		175,000	143,142				318,142	
			Truite mouchetée		270,000	171,065				441,065	1,263,215
1928	(a) Penask Lake	Nicola, vallée, C.-B.	Truite Kamloops		80,975	120,000				200,975	200,975
1928	(a) Summerland	Okanagan, lac, district, C.-B.	Poisson blanc		100,000	4,680,000				4,780,000	4,780,000
					190,905,300	35,871,373	217,094,626	5,713,626	20,692,252	25,383	470,302,380	470,302,380

(a) Piscifacture subsidiaire.
(b) Tous proviennent de la récolte d'automne de 1928.
(c) 2,002,000 proviennent de la récolte d'automne 1928.
(d) Campements de cueillette.

En plusieurs écloseries furent conduites des expérimentations et des recherches sur divers objets de matériel d'exploitation, sur divers procédés de pisciculture ou bien sur l'alimentation des alevins et des fretins au moyen de différents aliments ou de différents mélanges de substances comestibles. Ci-après apparaît l'exposé des essais tentés à ces établissements. Toutefois, il n'est pas fait mention dans le compte rendu qui va suivre des expériences ou des travaux qui n'ont pas contribué au perfectionnement du matériel d'exploitation ou des procédés d'élevage ou d'alimentation.

PISCIFACTURE DE RIVERS-INLET

F. A. Tingsley, surintendant

Dix-huit immersions d'œufs frais de saumon sockeye provenant de la récolte de 1927 ont fourni les résultats suivants:—

—	Immergés	Pertes
N° 1 Œufs turgescents	1½ heure après la ponte	20
N° 2 Œufs dégarnis de laitance, flasques		11
N° 3 Œufs en laitance		276
N° 4 Œufs turgescents	3 heures après la ponte	22
N° 5 Œufs dégarnis de laitance, flasques		28
N° 6 Œufs en laitance		33
N° 7 Œufs turgescents	5 heures après la ponte	27
N° 8 Œufs dégarnis de laitance, flasques		22
N° 9 Œufs en laitance		360
N° 10 Œufs turgescents	7 heures après la ponte	6
N° 11 Œufs dégarnis de laitance, flasques		39
N° 12 Œufs en laitance		1,440
N° 13 Œufs turgescents	9 heures après la ponte	41
N° 14 Œufs dégarnis de laitance, flasques		6
N° 15 Œufs en laitance		1,800
N° 16 Œufs turgescents	12 heures après la ponte	10
N° 17 Œufs dégarnis de laitance		3
N° 18 Œufs en laitance		2,160
Total		6,304

Le surintendant déclare que le parcage des semis d'œufs ne fut pas entrepris avant que les alevins eurent atteint un stade de croissance à mi-voie entre l'éclosion et l'état de larves nageantes, alors qu'il fut constaté qu'ils s'étaient disséminés sur tout le gravier entre les semis. Tous les semis furent ainsi enclos d'un grillage en treillis métallique et trois pièges furent disposés pour capturer les alevins. Du 30 mai au 22 juin, quatre-vingt mille trois cent trente-cinq alevins furent capturés à l'aide de ces pièges. Lorsque l'enclos fut pratiquement vide d'alevins, chaque parquet fut fouillé et ratissé avec soin pour la recherche des œufs morts dont le nombre se décompose tel que ci-haut indiqué. Les résultats définitifs en alevins et œufs morts sont les suivants:—

Œufs morts	6,304
Alevins retirés des pièges	80,335
Œufs ou alevins non dénombrés	33,261
	119,900

Chaque semis comportait une pinte d'œufs turgescents, six mille sept cents œufs flasques, à l'exception du n° 12 qui en renfermait six mille.

Il convient de tenir pour morts une fraction des œufs non dénombrés, surtout dans les parquets n°s 12, 15 et 18.

Dans ces trois semis, il semble que les pertes aient été considérablement en excès de la somme des pertes propres à tous les autres ensemencements, mais le surintendant fut incapable d'empêcher nombre d'œufs des semis 12, 15 et 18 d'être emportés par le courant, et seuls les œufs dénombrés ou mesurés figurent dans le chiffre des pertes ci-haut exposés. Pour les 12 semis d'œufs turgescents et d'œufs dégarnis de laitance, il y a peu d'œufs morts dont on n'ait pas fait le compte et dans les semis n°s 16 et 17, effectués douze heures après la ponte, le nombre des œufs morts constatés est aussi faible que possible pour un ensemencement quelconque d'œufs ocellés. Il est indubitable qu'une fraction importante des trente-trois mille deux cent soixante et un œufs non dénombrés parvinrent à éclosion mais réussirent à s'échapper par quelque issue ménagée entre le lit du cours d'eau et le bas du grillage.

Il ressort des résultats obtenus dans cette expérience que des œufs frais turgescents ou simplement dégarnis de laitance, peuvent être ensemencés avec autant de succès que les œufs ocellés. Il semble n'y avoir rien à gagner à laisser les œufs séjournés dans la laitance, et si leur immersion en ce milieu dure sept heures avant l'ensemencement, les pertes sont très fortes. Les œufs qui furent dégarnis de laitance et déposés dans des plateaux sans être gonflés d'eau se raffermirent dans les corbeilles en deçà de douze heures.

Deux lots de sept cent soixante-quinze œufs furent recueillis en 1927 en vue de préciser la différence de perte entre les premiers et les derniers œufs produits par le même poisson. Les œufs issus d'un poisson furent déposés par trois parts égales en trois corbeilles et immédiatement fécondés selon le procédé ordinaire. Sept cent soixante-quinze œufs du premier lot et une quantité semblable du deuxième lot furent mis en auge d'incubation dans des corbeilles séparées, et on en fit le compte de mortalité au fur et à mesure du triage. Pour le premier lot les pertes furent de 1.42 p. 100 et, pour le deuxième, de 12.12 p. 100. Ce sont évidemment là des pourcentages aberrants, puisque le déchet d'un lot de sept cent soixante-quinze œufs tirés de la troisième fraction de ponte s'est élevé à environ 3 p. 100 du rendement total en œufs du poisson.

Une expérience tendant à déterminer les effets de l'eau sur la fertilité des œufs et de la laitance fut reprise en l'automne de 1928 dans des conditions légèrement différentes de celles en existence lors des essais tentés l'année antérieure.

Les résultats s'en décomposent comme suit:—

				Pertes
N° 1	Œufs fécondés	1	min. dans l'eau	2·28%
N° 2	"	2	"	13·00%
N° 3	"	3	"	6·94%
N° 4	"	4	"	77·75%
N° 5	immergés	1	min. avant fécondation	32·85%
N° 6	"	2	"	98·16%
N° 7	"	3	"	90·80%
N° 8	"	4	"	98·20%

Chacun des huit lots ci-haut énumérés comportaient quatre cent quatre-vingt-dix œufs. Les lots un à quatre étaient composés d'œufs issus d'un seul poisson, pondus dans une corbeille humide et parfaitement mélangés avant d'être répartis en lots et fécondés. Les lots cinq à huit provenaient d'un autre poisson et furent traités de la même manière avant d'être constitués en lots. En les mélangeant ainsi, les œufs en maturité et sans maturité se trouvent être plus également répartis dans la masse qu'il en serait autrement si les lots étaient constitués au fur et à mesure de leur expulsion de l'abdomen de la femelle. Toutefois, dans l'opération du mélange des œufs ces derniers viennent en contact avec l'eau, de sorte que la période de contact est réellement plus grande que celle indiquée dans le tableau ci-dessus. C'est probablement à une prolongation de contact qu'est attribuable au n° 5 un déchet de 32 p. 100 contre 7 p. 100 seulement pour le lot correspondant mis en œuvre l'année dernière.

PISCIFACTURE DU LAC ANDERSON

David Bothwell, surintendant

Six immersions d'œufs de saumon sockeye turgescents provenant de la cueillette de 1927 ont fourni les résultats suivants: chaque semis comportait trois mille cinq cent quatre-vingts œufs.

Laps de temps entre ponte et immersion	Nombre d'alevins libérés	Nombre d'œufs de rebut
N° 1—1 heure	3,224	356
N° 2—3 heures	3,385	195
N° 3—5 "	3,144	436
N° 4—7 "	2,072	1,508
N° 5—9 "	3,424	156
N° 6—11 "	3,481	99
	18,730	2,750

Cinq immersions d'œufs fécondés, dégarnis de laitance, mais non gonflés d'eau, ont fourni les résultats suivants: chaque semis comportait quatre mille sept cent trente-huit œufs:—

Laps de temps entre ponte et immersion	Nombre d'alevins libérés	Nombre d'œufs de rebut
N° 1—1 heure	4,315	423
N° 2—3 heures	4,076	662
N° 3—5 "	3,749	989
N° 4—7 "	4,555	183
N° 5—9 "	4,732	366
	21,067	2,623

PISCIFACTURE DU LAC KENNEDY

W. P. Forsythe, surintendant

Cinq ensemencements d'œufs de saumon sockeye furent opérés d'une à deux heures après leur fécondation avec les résultats suivants: chaque semis comportait mille œufs:—

Laps de temps entre fécondation et immersion	Nombre d'alevins dénombrés
N° 1—1 heure après fécondation	307
N° 2— 3 " "	670
N° 3— 5 " "	766
N° 4— 7 " "	886
N° 5—12 " "	534
Total	3,163 ou 63·26%

Juste avant la période d'éclosion, des barrages en treillis métalliques furent posés en aval des semis de façon à capturer les alevins au fur et à mesure de leur éclosion. On en fit chaque jour le dénombrement, du 4 avril jusqu'au 22 mai. Le semis n° 1 se recouvrit d'une couche épaisse de sédiments, ce qui a indubitablement contribué aux pertes d'œufs qui s'y produisirent.

PISCIFACTURE DE COWICHAN

J. H. Castley, surintendant

Six ensemencements d'œufs de saumon coho fécondés mais non gonflés par l'eau donnèrent les résultats suivants: chaque ensemencement comportait trois mille œufs:—

Durée en laitance avant l'immersion	Nombre d'alevins vivants	Pourcentage d'incubation
N° 1— 1 heure	1,653	55·1
N° 2— 2 heures	1,350	45·
N° 3— 5 "	990	33·
N° 4— 7 "	741	24·7
N° 5— 9 "	1,076	35·86
N° 6—12 "	1,166	38·86

PISCIFACTURE DE SAINT-JEAN

J. D. Nichol, surintendant

Dans l'alimentation des alevins et des digitales, on a expérimenté avec la chair de saumon en conserve. Les essais commencèrent le 29 mai 1928. A cette fin trois mille individus furent tenus captifs dans les réservoirs.

Espèces	Aliments	Fin de l'expérience	Pertes	Pourcentage des pertes
Truite mouchetée	Foie seulement	3 nov.	922	30·7
"	Conserves de saumon et foie, 50% chacun	3 "	702	23·4
"	Conserves de saumons	3 "	1,475	49·2
Saumon Atlantique	Foie seulement	27 nov.	779	26
"	Conserves de saumon et foie, 50% chacun	27 "	865	28·8
"	Conserves de saumon	27 "	1,651	55
Truite brune	Foie seulement	27 "	815	27·2
"	50% foie et 50% conserves de saumon	27 "	1,431	47·7
"	Conserves de saumon	27 "	1,789	59·6

Les poissons, nourris entièrement au foie, se sont révélés les plus vigoureux. Quant à ceux totalement alimentés de conserves de saumon, ils se sont manifestés de constitution plutôt débile.

On a conduit les expérimentations suivantes relativement à l'alimentation des digitales ou fretins de truite mouchetée. Deux mille digitales furent nourris du 27 juin au 3 novembre.

Aliments	Pertes	Pourcentage
½ chair de clanque ou praire et ½ foie	376	18·9
¼ chair de clanque ou praire et ¾ foie	300	15·0

Des essais furent aussi effectués sur l'alimentation des truites mouchetées d'un an. Il y avait deux cents individus dans chaque réservoir.

Aliments	Pertes	Pourcentages des pertes	Rendement en œufs
Foie	19	9·5	57,413
½ chair de clanque ou praire et ½ foie	18	9·0	44,427
¼ chair de clanque ou praire ¾ foie	16	8·0	57,810
½ foie et ½ poisson	43	21·5	25,906
Conserves de saumon seulement	45	22·5	22,302

Cinquante mâles et cinquante femelles de truite mouchetée de deux ans en maturité furent alimentés dans quatre des viviers de trente-trois pieds, à partir du 3 juin, avec les résultats suivants:—

—	Ration: 3 lvs foie par semaine	Ration: 6 lvs foie par semaine	Ration: 9 lvs foie par semaine	Ration: 3 lvs conserve saumon par semaine
Femelles—coulage	30	41	36	34
Mâles ¾—coulage	30	41	50	21
Mortalité—femelles	20	9	14	16
Mortalité—mâles	20	9	Nil	29
Rendement par femelle	873	673	689	656
Rendement total	26,190	27,610	24,812	22,302
Perte totale en œufs au 11 fév	2,910	2,776	2,097	1,251
Pourcentage de perte en œufs, 11 fév	11·1	10	8·4	5·6
Commencement de ponte	15 nov.	27 oct.	27 oct.	27 oct.
Fin de ponte	29 nov.	21 nov.	21 nov.	21 nov.

Les poissons dont la ration de foie fut la moindre produisirent plus d'œufs mais d'un pourcentage de fertilité inférieur. La différence dans les frais d'alimentation entre les catégories à trois livres et à neuf livres fut d'environ cinq sous par poisson. S'il est vrai que la production des œufs de la part des individus nourris de saumon en conserve a été inférieure à celle obtenue des groupes alimentés de foie, il n'en reste pas moins que le pourcentage de fertilité des œufs, issus des poissons de la première catégorie, fut considérablement plus élevé.

En sus des expérimentations et essais relatifs aux appareils, aux procédés d'incubation, d'alimentation et d'élevage, sans cesse en exercice aux divrses écloseries, l'Office de Biologie du Canada travaille présentement à la réalisation d'un plan de recherches et d'investigations en matière de pisciculture, plan dont l'exécution n'est entravée que par les difficultés qu'on éprouve à se procurer des travailleurs suffisamment expérimentés pour entreprendre la solution des problèmes que fait naître l'art de la pisciculture. Malgré ce contretemps, il importe de signaler ici que des progrès sensibles ont déjà été réalisés dans l'étude de certaines questions piscicoles.

L'Office de Biologie du Canada est en fait l'organe scientifique du ministère des Pêcheries. Il est constitué de représentants des principales universités du Canada, de deux mandataires du syndicat des négociants de poisson en gros (l'un de la côte atlantique et l'autre de la côte pacifique) et de deux fonctionnaires de l'Etat. Au point de vue de la compétence scientifique, l'Office forme un corps difficile à surpasser, de sorte que les recherches d'ordres théorique et technique concernant l'industrie des pêches ne peuvent être confiés à une organisation mieux qualifiée. Un comité de l'Office (le Comité des Recherches sur la Pisci-

culture) s'occupe des problèmes piscicoles dont il fait rapport à l'Office. Le directeur du service de la pisciculture fait partie du Comité des Recherches sur la Pisciculture et est aussi membre de l'Office de Biologie.

Des progrès considérables ont été réalisés dans l'investigation relative à l'histoire naturelle des saumons sockeye. Cette investigation aura, à sa clôture en 1926, embrassé une période de douze ans, et comporte, entre autres questions, la détermination de la valeur et de l'efficacité relatives des divers procédés d'alevinage en regard de l'œuvre naturelle de multiplication; l'étude de la valeur des étangs ou viviers pour l'alimentation artificielle des alevins issus des piscifactures et leur expédition à l'âge d'un an par rapport aux résultats découlant de la distribution des produits piscicoles aux stades d'alevins de digitales ou de fretins; la considération des résultats et de l'utilité susceptibles de dériver du transfert des œufs de saumon sockeye d'un régime fluvial à un autre, tel que du régime Fraser au régime Skeena et vice versa, tout comme des secteurs inférieurs aux secteurs supérieurs du fleuve Fraser; l'explication des migrations inattendues de saumons sockeye survenues dans les dernières années et susceptibles de se produire de nouveau dans le régime du fleuve Fraser. On est à considérer la possibilité de transférer des œufs ou des alevins de saumon rose des aires septentrionales aux aires méridionales de la Colombie britannique, et vice versa, dans les années de petite montée, en vue d'uniformiser la valeur numérique des migrations dans les deux régions.

On a entrepris une investigation dans l'histoire naturelle des ciscos du lac Ontario, y compris des recherches sur leur habitat, leur régime alimentaire et leur croissance. On a étudié la possibilité d'introduire les ciscos dans les eaux du parc Jasper, en vue de les y faire servir d'aliment pour les truites, aussi bien que les effets des divers degrés de température et de salinité sur le développement des œufs de cisco.

Une investigation a été instituée dans l'histoire naturelle des poissons blancs. Elle comporte la recherche du ou des stades de croissance à laquelle se produit la plus forte mortalité; l'importance et la cause de cette mortalité; la recherche de l'habitat, du régime alimentaire, des ennemis naturels de ces poissons; de la valeur de la multiplication artificielle pour la sauvegarde des pêcheries et enfin des procédés les plus propres à assurer la propagation de cette espèce. On a aussi effectué quelques opérations d'alimentation et de marquage des alevins de poisson blanc.

On est à faire des recherches sur l'histoire naturelle des saumons atlantiques, sur leur régime alimentaire, leurs concurrents naturels, etc.

On s'est attaché à supputer les perspectives de succès et les possibilités d'acclimatation des saumons atlantiques dans certains cours d'eau de la Colombie britannique.

Depuis nombre d'années, on se livre à des recherches sur l'histoire naturelle des aloses aussi bien que sur leur multiplication artificielle et naturelle.

Depuis nombre d'années aussi on se livre à l'étude de l'histoire naturelle des éperlans de l'Atlantique et de leur propagation dans les conditions naturelles. On a aussi recherché leur valeur comme aliment pour d'autres poissons.

On a poursuivi nos recherches sur l'histoire naturelle des truites de la Colombie britannique, y compris une étude de leur taille, de leur croissance, de leur coloration, de leurs caractéristiques, en orientant cette année nos efforts vers la connaissance des mœurs de la truite Kamloops et cela dans le but de découvrir les procédés de pisciculture les plus propres à la multiplication de cette race de poisson.

Depuis nombre d'années on se livre à une investigation dans l'histoire naturelle de la truite mouchetée, en vue de préciser la valeur comparative de la multiplication artificielle et de la multiplication naturelle, de déterminer la nature du régime alimentaire des poissons de cette race et de connaître ses ennemis et concurrents naturels. On s'emploie présentement à préciser le stade de croissance auquel il serait le plus convenable et le plus économique de distribuer les produits piscicoles de cette espèce.

On a entrepris une étude sur les mœurs et les habitudes des sandres ou dorés propres aux nappes ou étendues d'eau des provinces centrales, en consacrant une attention toute particulière au lac Manitoba.

On est à effectué des recherches sur l'histoire naturelle des huîtres des côtes orientale et occidentale en vue de localiser leur habitat, de se mettre au courant de leur régime alimentaire et de déterminer les effets de la température et de la salinité du milieu où elles vivent.

Depuis longtemps on s'intéresse à l'histoire naturelle des homards, en vue d'en localiser les lieux de reproduction et d'alimentation, les stades de croissance, l'importance des peuplements, etc.

On a réalisé des progrès marquants dans l'investigation relative aux lacs alcalins des provinces centrales et dont l'objet est d'amener ces nappes d'eau à fournir un bon rendement annuel en poisson. Cette investigation comporte des essais et expérimentations sur la fécondation et l'incubation des œufs dans les eaux alcalines en vue de préciser leur concentration maximale en substances basiques compatibles avec la vie des poissons et les possibilités de multiplication naturelle dans ces eaux.

Des recherches biologiques ont été accomplies, ou sont en voie d'accomplissement, dans les eaux des parcs Jasper et Prince-Albert, du lac Manitou, des lacs Quill, etc. On entreprend de temps en temps des études biologiques de nature toute particulière ou des recherches dans certaines nappes d'eau dont les caractères et les propriétés diffèrent sensiblement de ceux inhérents aux autres lacs.

On se livre présentement à des recherches en vue de préciser la valeur des diverses substances servant à l'alimentation des alevins et des adultes, en s'efforçant de découvrir une ration alimentaire de nature à améliorer la qualité générale des œufs produits par les truites dans leur deuxième année. Le travail des investigateurs est aussi orienté vers la recherche d'un aliment naturel pour les alevins et les adultes, pendant leur séjour dans les viviers ou les étangs, par la culture de plantes aquatiques ou autrement. Par suite de la multiplication des insectes qu'occasionne la présence de toute végétation aquatique, on s'emploie en ce moment à tenter des essais de culture de plantes hydrophiles en vue de la création de buissons herbacés sur le lit des lacs du parc Jasper, buissons destinés à servir de réserves alimentaires pour le poissons peuplant ces nappes d'eau.

On s'adonne aussi à des études sur les possibilités qu'offre en étang ou vivier l'élevage des amphipodes gammarus pour l'alimentation des poissons.

On a entrepris une étude sur les maladies et les parasites des poissons et des œufs de poisson aussi bien que sur les facteurs hydrologiques ou bactériologiques conditionnant l'existence d'un milieu propre à abaisser la vitalité des poissons et à accroître dès lors leur sensibilité à la maladie.

Des cours de chimie, de physique, de limnologie, etc., ont été donnés au bénéfice des pisciculteurs des provinces maritimes. La pratique de ces cours va être maintenue dans l'Est et on se propose de l'introduire dans la Colombie britannique.

Dans l'exercice de ses travaux d'expérimentations et d'essais, l'Office de biologie et ses sous-comités sur la pisciculture peuvent disposer de tout l'espace dont ils ont besoin dans l'une quelconque des écloseries de poisson du Canada. La piscifacture du lac Cultus, Colombie britannique, est entièrement affectée aux investigations sur le saumon sockeye.

TRANSPORT FERROVIAIRE GRATUIT

Les Chemins de Fer de l'Etat, le Pacifique-Canadien, le Dominion Atlantic Railway, le Pacific Great Eastern Railway, le Esquimalt and Nanaimo Railway, le Kettle Valley Railway et le Cumberland Railway and Coal Company se sont efforcés comme par le passé de nous prêter concours et assistance en assurant le transport gratuit des expéditions de poisson sportifs et d'œufs de poisson sportif

aussi bien que celui des surveillants chargés d'accompagner ces envois. La nature de cette coopération est exposée sous une forme concise dans le tableau suivant:—

Chemins de fer	Itinéraire total aux livrets de passage	Nombre de passages	Itinéraire, permis de fourgon à bagages			Nombre de caisses ou de bidons			Nombre de permis
			Plein	Vide	Total	Plein	Vide	Total	
C.N.R.	19,222	180	10,555	13,127	23,682	876	869	1,745	181
C.P.R.	17,524	118	9,516	10,363	19,879	559	564	1,123	136
D.A.R.	2,366	31	1,407	1,407	2,814	123	123	246	37
E. & N.R.	672	12	343	343	686	41	41	82	12
K.V.R.	296	1	296	.....	296	3	.....	3	1
P.G.E.R.	178	4	89	89	178	6	6	12	4
	40,258	346	22,206	25,329	47,535	1,608	1,603	3,211	371

N.B.—Le nombre des passages comporte transport en une direction Un voyage aller-retour compte pour deux passages. Le nombre de permis comporte transport en une direction pour les caisses ou les bidons, soit en vertu d'un permis, soit par autorisation spéciale, ou par transport gratuit sans formule de permis.

De toutes les régions où sont pratiquées des opérations piscicoles nous parviennent les plus rassurants rapports sur les résultats découlant de la dispersion des œufs, alevins ou fretins issus de diverses écloseries. En maints territoires, des organisations locales, telles que des Chambres de Commerce, des Sociétés de Pêche à la ligne ou riveraine, des Sociétés protectrices de Pêche aussi bien que des particuliers ont tenu à assurer le transport des produits piscicoles ou ont aidé d'une autre manière à leur distribution. Il est même arrivé que certaines organisations virent à ce que les œufs ou les alevins, fournis par le département, fussent, à leurs propres frais, l'objet des diverses opérations d'alevinage: incubation, alimentation, etc., sous la direction et surveillance de l'employé de pisciculture le plus voisin.

Le Club de Pêche de Causapscal a courtoisement consenti en 1927 à la capture, dans ses réserves, de saumons reproducteurs destinés à la pisciculture, et en cette année-là, cent quinze saumons en maturité furent obtenus de cette source. En 1928 par l'effet de la même condescendance, cent cinquante-deux poissons furent ainsi recueillis et donnèrent au coulage plus de cinq cent quatre-vingt trois mille œufs. Les opérations furent conduites sous la direction personnelle du surintendant Mowat, de la piscifacture de Ristigouche, où les œufs furent déposés.

La Société riveraine de Ristigouche a mis son bateau à moteur et son équipage à la disposition du département pour la capture des saumons reproducteurs aux stations de pêche et pour leur transport à l'étang de New Mills, Nouveau-Brunswick.

La société Armstrong Independent Fisheries Ltd. a contribué à l'expédition des œufs et alevins au secteur septentrional du lac Winnipégosis, en mettant son remorqueur *Armenon* et une partie de l'équipage de ce bateau à la disposition du département. L'équipage fut complété par le personnel des employés de la piscifacture. Après la livraison des œufs et des alevins, le personnel de l'écloserie aida la compagnie à mouiller les bouées du chenal.

Les fonctionnaires et les employés des autres ministères fédéraux, les employés provinciaux, les officiers et les équipages des navires affectés à la surveillance ou police des pêcheries ne nous ont jamais ménagé leur concours ni leur assistance chaque fois que le besoin s'en est fait sentir. Le Comité des Recherches de l'Office de Biologie s'est fait un devoir de ne jamais différer l'étude de tous les problèmes qui furent soumis à sa compétence. Il convient donc de lui témoigner en passant toute notre gratitude pour l'esprit de coopération dont il a fait preuve à cet égard.

De nombreux échanges d'œufs furent effectués. Les particularités relatives à ces opérations figurent en un article dans une autre partie de cet ouvrage. Des œufs de truite Kamloops et coupe-gorge furent fournis au Club de Pêche de Tokyo, Tokyo, Japon. Ce cercle déclare que ces œufs parvinrent à destination en parfaite condition, avec perte de quatre pour cent seulement.

Le département possède heureusement un personnel de pisciculteurs compétents et qui se montrent très consciencieux dans l'exercice de leurs devoirs. Il ne s'est produit en ces dernières années qu'une seule exception à cette règle. C'est le cas d'un surintendant dont les manquements professionnels furent punis d'une suspension bien méritée de six mois sans traitement, de la perte de son rang et du déplacement. D'autre part plusieurs nominations permanentes et promotions bien méritées furent accomplies dans l'intérêt du service.

Le département a participé par l'étalage de produits piscicoles et de poissons indigènes aux diverses expositions instituées en vue de vulgariser la connaissance de nos réserves naturelles. A l'exposition de Saint-Jean, tenue en septembre, le département exhiba sept espèces de poisson, d'un échelle d'âges variant de six mois à six ans, qui furent: l'achigan noir, la truite arc-en-ciel, la truite brune, la truite mouchetée, la truite loch leven, la truite hybride et le saumon atlantique, tous issus de la piscifacture de Saint-Jean. Un étalage semblable, comportant la truite saumonée, la truite coupe-gorge, la truite mouchetée, la truite arc-en-ciel, et la truite albinos, avec exhibition de spécimens naturalisés, tous exemplaires provenant de l'écloserie de Banff, fut présenté au public à l'exposition de Calgary en juillet. Une collection complète de poissons indigènes à la région fut exhibée à l'exposition d'Edmonton par l'inspecteur des pêches, et une montre identique fut effectuée à l'exposition de Nelson par la piscifacture de Nelson. Des fretins de coupe-gorge et des digitales de truite, provenant de la piscifacture de Cowichan, furent présentés au public à l'exposition de New-Westminster et des truites Kamloops, des truites mouchetées et des saumons de printemps furent fournis à l'aquarium du parc Hastings, Vancouver.

A même la récolte d'œufs de 1927, on a échangé avec l'Office des Pêches américain, l'Etat de New-Hampshire et la Trout Brook Company, de Hudson, Wisconsin, des œufs de saumon atlantique pour des œufs de truites loch leven, brune, arc-en-ciel et coupe-gorge. On s'est mis d'accord avec l'Office des Pêches américain et l'Office de Pisciculture de Californie sur l'échange d'œufs de saumon atlantique recueillis en 1928.

La cueillette d'œufs de truite mouchetée, par le coulage de reproducteurs à l'état sauvage, a été presque le double de celle de l'année dernière.

Le travail entrepris depuis nombre d'années par le personnel de la piscifacture de Bedford a dû être interrompu parce que les résultats, susceptibles d'en découler, n'ont pas semblé de pair avec les efforts et les frais qu'en exige l'exécution. Les personnels des écloseries de Margaree et de Nelson ont réalisé d'assez importants accroissements dans la cueillette des œufs, cependant que les écloseries de Kelly's Pond et de Cowichan parvinrent à doubler leur récolte de l'année antérieure et même davantage. On a effectué une cueillette satisfaisante au vivier ou étang propre à la nouvelle piscifacture de Florenceville, mais le rendement des étangs ou viviers de l'écloserie de Saint-Jean fut considérablement moindre qu'en 1927. On trouvera dans un des relevés figurant à la fin de cet ouvrage un état du nombre d'œufs de truite mouchetée cueillis en 1928 et de l'usage qui en fut fait jusqu'au 31 décembre de cette année-là.

En sus des diverses cueillettes réalisées, on a acheté six millions cent quarante-trois mille six cent quatre-vingt-cinq œufs de truite mouchetée. Deux cent cinquante mille œufs furent livrés à la piscifacture du parc Jasper, Alberta, et le reste fut réparti entre les écloseries des provinces maritimes, tel qu'exposé en détail dans un des relevés de la fin du rapport.

Provinces maritimes, Division de l'Est

Inspecteur régional des piscifactures, James Catt

Tout en signalant de faibles accroissements par rapport à l'année antérieure dans le nombre des œufs de saumon atlantique recueillis aux étangs ou viviers de New Mills et de Saint-Jean où les reproducteurs proviennent des prises marchandes de la première montée, il n'en convient pas moins de faire observer ici que les migrations d'été et d'automne furent, à plusieurs stations de cueillette, inférieures à la moyenne et que les récoltes d'œufs opérées en ces lieux n'atteignirent naturellement pas le chiffre des dernières années. Il s'ensuit que la cueillette totale d'œufs de saumon atlantique de toutes provenances fut de plus de sept millions inférieure à celle de 1927.

On trouvera dans un relevé ultérieur un exposé détaillé du nombre des œufs ainsi recueillis et de l'usage qu'il en fut fait jusqu'au 31 décembre 1928.

On a poursuivi à titre plus ou moins expérimental la cueillette des œufs de saumon des lacs ou sébago dans les lacs Chamcook, N.-B., en vue de déterminer, avec autant de précision que possible, avant de s'engager dans les frais de construction d'un campement permanent, le nombre d'œufs de cette espèce qu'on peut s'attendre à retirer de cette source dans une année moyenne. On a recueilli un peu plus de 168,000 œufs.

PISCIFACTURE D'ANTIGONISH

Geo. Sutherland—Surintendant

La nouvelle écloserie de saumon et de truite, décrite dans une autre partie de ce rapport, fut parachevée tard dans l'année et fut placée sous la gestion de M. Geo. Sutherland, qui se distingue par sa longue expérience dans l'exploitation de la piscifacture de Miramichi, Nouveau-Brunswick, aussi bien que dans la pratique des travaux piscicoles dans d'autres régions des provinces maritimes. A la fin de l'année, les opérations étaient à peine commencées mais la construction du bâtiment et l'installation du matériel d'exploitation étaient achevées. Pour débuter dans l'exercice des exploitations piscicoles, les dirigeants du nouvel établissement furent pourvus de quatre cent vingt-deux mille œufs de saumon, originaires de la rivière Philip, de quatre cent soixante mille neuf cent soixante œufs de truite mouchetée, provenant de la American Fish Culture Co., et de huit cents digitales de truite mouchetée issus de la meilleure lignée des reproducteurs de la piscifacture de Saint-Jean.

PISCIFACTURE DE BEDFORD

Geo. Heatley—Surintendant

Cet établissement s'est en 1927 approvisionné d'œufs de saumon atlantique à l'étang de Miramichi mais la production d'œufs de saumon atlantique en 1928, soit: deux millions trente-huit mille cinq cents est résulté du campement récemment établi à la rivière Philip, cependant que le rendement en œufs de truite mouchetée, soit: un million quatre cent soixante-treize mille deux cents est dérivé des sociétés commerciales car l'expérience nous a enseigné que le nombre des œufs extraits dans cette région des reproducteurs à l'état sauvage n'était pas proportionné au temps et aux dépenses consacrés à ce travail.

L'adjoint Butler de cet établissement dirigeait la cueillette des œufs de saumons des lacs dans les lacs Chamcook, Nouveau-Brunswick, d'où cent soixante-huit mille quatre œufs furent extraits au profit de la piscifacture de Saint-Jean. On a fait le posage d'une nouvelle conduite de dix pouces en bois garnie de fil de fer, à partir du canal jusqu'aux environs immédiats de l'écloserie, d'où elle se

ramifie en deux branches, l'une de huit pouces conduisant aux auges de la piscifacture et l'autre aux réservoirs ou bassins extérieurs d'alevinage. L'aire grillagée à la prise d'eau du tuyau d'alimentation ainsi que le puits furent surmontés d'un couvercle, ce qui contribue encore à la salubrité de l'eau.

Au fur et à mesure de leurs besoins, l'université de Dalhousie et la station de biologie à Halifax s'approvisionnèrent à cette piscifacture d'alevins de saumon et de truite.

Presque tous les poissons issus de cette piscifacture, à l'exception de quelques œufs et alevins pour des fins d'expérimentation, furent nourris et expédiés à l'état d'alevins avancés et de digitales. Un million cinq cent cinquante-sept mille cent vingt et un saumons atlantiques et huit cent vingt-quatre mille cinq cent cinquante truites mouchetées furent distribués par cet établissement.

PISCIFACTURE DE MARGAREE

L. J. Burton—Surintendant

En sus des quatre-vingt onze mille, cent vingt-deux œufs de truite mouchetée, recueillis des étangs ou viviers de la piscifacture, on a pour la première fois orienté nos efforts en vue de se procurer de ces œufs dans la baie Pleasant et la rivière Pollets. Pendant toute la durée de la campagne piscicole, les conditions climatiques se montrèrent très défavorables aux opérations et s'il est vrai que le nombre d'œufs cueillis: cent onze mille sept cent trente-cinq, ne fut pas considérable, les perspectives n'en sont pas moins considérées comme suffisamment rassurantes pour justifier un nouvel effort l'année prochaine. On a cueilli en tout deux cent deux mille huit cent cinquante-sept œufs de truite mouchetée. On s'est procuré de l'étang ou vivier à saumon Margaree et de certaines stations de la rivière Margaree deux millions cinq cent quarante-neuf mille sept cent soixante-six œufs de saumon atlantique.

On a fait le posage d'une nouvelle conduite en bois de dix pouces garnie de fil de fer pour remédier à l'insuffisance du vieux tuyau en fer dont la capacité avait beaucoup décru par la corrosion. On a aussi construit une digue à la prise d'eau, et diverses autres réparations nécessaires furent exécutées à cet établissement. La majeure partie des produits piscicoles fut expédiée à l'état d'alevins avancés et de digitales. Deux millions deux cent quarante mille saumons atlantiques et cent sept mille trois cent vingt-huit truites mouchetées furent distribués par cet établissement.

La piscifacture de Lindloff, établissement subsidaire de Margaree, fut exploitée de la manière ordinaire et reçut son approvisionnement d'œufs de saumon, huit cent mille, de la piscifacture de Bedford. Sur ce nombre sept cent quarante-six mille furent disséminés à travers les étendues d'eau cantonales.

ÉTANG-VIVIER À SAUMON DE MARGAREE

J. P. Chiasson—Surintendant

Les saumons reproducteurs sont achetés de divers exploitants, qui pêchaient autrefois dans le secteur connu sous la désignation de Inside-Harbour, mais qui s'étant syndiqués, ne mouillent plus qu'un grand parc en filet à petite maille pour la capture des saumons destinés à la pisciculture, au lieu des nombreux petits appareils jadis exploités en diverses stations par ces hommes. Le 8 septembre eut lieu le mouillage de l'engin dont la durée d'exploitation est de cinq jours par semaine. Pendant les deux autres jours, le filet est relevé pour permettre aux saumons de fréquenter les eaux de pêche à la ligne. Comme il devenait manifeste que le nombre des saumons capturés ne suffirait pas à faire face aux besoins de la piscifacture, force fut d'exploiter l'engin toute la semaine, à partir du vingt-six septembre. Du quinze septembre au vingt octobre, trois cent soixante-dix

saumons furent mis en parc, mais le vingt et un octobre, une forte crue emporta le parc, et en endommagea la maille. Le 28 octobre, le filet fut tendu de nouveau mais une nouvelle crue l'emporta immédiatement en l'avariant à tel point qu'il ne put être réparé pour une reprise des opérations. On tenta dès lors d'augmenter le nombre des saumons à cette époque en captivité dans l'étang-vivier en explorant les fosses sises en amont de la rivière, mais la persistance de la crue nullifia tout effort orienté dans cette direction.

On opéra le coulage des poissons en vivier entre le 13 novembre et le 3 décembre. Ces reproducteurs donnèrent deux millions cinq cent quinze mille œufs, qui furent tous déposés en parfaite condition dans les auges de la piscifacture de Margaree. Les saumons se comportèrent extraordinairement bien en captivité. Comme question de fait on n'en perdit qu'un seul pendant toute la saison piscicole.

PISCIFACTURE DE MIDDLETON

H. V. Gates—Surintendant

Cet établissement se livre à l'alevinage des saumons atlantiques et des truites mouchetées. Les œufs de saumon qui y subirent l'incubation au nombre de un million trois cent trente-cinq mille, cinq cent trente-sept provinrent de l'étang-vivier de Miramichi, cependant que les œufs de truite au nombre de six cent mille, furent acquis de la Paradise Brook Trout Company. En l'automne de 1927, deux mille digitales de truite mouchetée furent libérés dans l'étang d'approvisionnement d'eau de la piscifacture. En août et septembre 1928, l'étang fut vidé et on en retira treize cents digitales. Aucun aliment artificiel ne fut servi à ces digitales pendant leur séjour dans l'étang.

Le surintendant ne signale qu'une faible montée de saumons atlantiques dans la région septentrionale de la province en 1928, ce qui est attribuable probablement à la sécheresse de la saison mais par comparaison à cette apparente rareté de salmonidés, la rivière Mersey a servi de voie d'ascension à la plus importante migration observée depuis longtemps. La Mersey est, toutefois, un des plus grands cours d'eau de la région occidentale de la province et le régime en est réglé par des barrages-réservoirs dont le fonctionnement y assure un débit uniforme pendant toute la saison. Le surveillant régional des pêches déclare qu'un fort pourcentage des saumons capturés dans la Mersey en 1928 diffèrent quelque peu dans leurs caractéristiques et leur comportement de ceux qui fréquentèrent ce cours d'eau en d'autres années. Il est en conséquence d'avis que la migration relativement abondante, qui y fut signalée, est le résultat de la distribution d'alevins provenant de la piscifacture de Middleton, alimentée elle-même d'œufs de saumon issus de la rivière Miramichi.

Les expéditions, effectuées de la piscifacture de Middleton, se sont élevées à un million sept cent quarante-neuf mille saumons atlantiques et à quatre cent cinquante mille quatre cent soixante-sept truites mouchetées.

CAMPEMENT DE CUEILLETTE DES ŒUFS DE LA RIVIÈRE PHILIPPE

Georges Heatly et Georges Sutherland, dirigeants des travaux

On a établi, à titre plus ou moins expérimental, un campement pour la cueillette des œufs dans les environs de l'usine d'énergie électrique en exploitation sur la rivière Philippe, dans le but de se procurer des œufs de saumon atlantique pour la nouvelle écloserie d'Antigonish. Dans ces dernières années, la migration des saumons a pris de l'importance dans cette rivière, surtout à la fin de l'été et de bonne heure en automne, et les perspectives de la récolte des œufs y apparaissent plus favorables qu'en tout autre cours d'eau de la Nouvelle-Ecosse orientale. Les conditions hydrographiques ne se sont pas montrées aussi propices à

la pêche que d'habitude, mais six cent quinze poissons reproducteurs n'en furent pas moins pris. Au coulage, ces poissons donnèrent deux millions quatre cent soixante mille cinq cents œufs qui furent répartis comme suit: piscifacture d'Antigonish, quatre cent vingt-deux mille; piscifacture de Bedford, deux millions trente-huit mille cinq cents.

PISCIFACTURE DE WINDSOR

F. M. Millette—Surintendant

La piscifacture de Windsor n'a pas été le théâtre d'exploitations actives parce que des apports d'eau d'infiltration et de ruisellement, provenant de certaines carrières de gypse de la région, se déversent, en certaines conditions, dans la source d'approvisionnement d'eau de la piscifacture et en s'y mélangeant la rendent impropres à la vie des œufs et des alevins. Comme les opérations de pompage aux carrières en question avaient cessé de bonne heure dans la saison, on espérait que les substances nocives, provenant de ces gisements de gypse, auraient été dissoutes et emportées par l'eau, ou se seraient neutralisées. Quelques œufs furent donc déposés dans les auges de l'écloserie, mais dans le cours d'une crue, l'eau en usage en cet établissement manifesta les mêmes propriétés délétères que l'année antérieure.

PISCIFACTURE DE YARMOUTH

H. V. Gates—Surintendant intérimaire

La nouvelle piscifacture de saumon et de truite du comté de Yarmouth, dont il est fourni une description dans une autre partie de ce rapport, fut achevée, montée et outillée en l'automne de 1928. Aucune cueillette d'œufs ne fut effectuée dans l'arrondissement, mais huit cents digitales de truite mouchetée, originaires de la piscifacture de Saint-Jean, y furent reçus pour y servir de point de départ à la formation d'un troupeau de poissons reproducteurs. Quatre cent quatre-vingt dix mille trois cents œufs de truite mouchetée, achetées de la American Fish Culture Company, furent déposés dans les auges d'incubation de cette écloserie. On a aussi avisé aux moyens de la pourvoir d'œufs de saumon atlantique et d'un nouvel apport d'œufs de truite mouchetée.

PISCIFACTURE DE FLORENCEVILLE

K. G. Shillington—Surintendant

Cet établissement, situé sur la crique White Marsh, à environ un mille de Florenceville, N.-B., rive occidentale du fleuve Saint-Jean, fut mise en exploitation en l'automne de 1927. L'aire qui sera desservie par cet établissement comprendra la région centrale de la province en bordure du fleuve Saint-Jean et le secteur supérieur de la Miramichi sud-ouest dont l'accès est difficile à partir des autres piscifactures. La nouvelle écloserie est parfaitement outillée et montée. Son aménagement comporte toute une série d'étangs ou de viviers, susceptibles d'agrandissement au fur et à mesure des besoins. L'approvisionnement d'œufs de saumon résulte des sources suivantes: un million d'œufs fournis de bonne heure dans l'année par chacune des piscifactures de Saint-Jean et de Miramichi et deux millions cinq cent soixante dix-sept mille neuf cent soixante fournis par la piscifacture de Saint-Jean pendant l'automne. On a obtenu des étangs ou viviers de la piscifacture un faible mais satisfaisant apport de trois cent quatre mille quatre-vingt-huit truites mouchetées mais la majeure partie de l'approvisionnement en œufs de cette espèce fut acquise par des achats de diverses sources, à savoir: un million de la Paradise Brook Trout Co., de bonne heure dans l'année et quatre cent cinquante-deux mille neuf cent quatre-vingt-cinq de la American

Fish Culture Co., pendant l'automne. Mille cinquante truites mouchetées reproductrices furent aussi livrées par la piscifacture de Saint-Jean de bonne heure dans la saison. L'écloserie de Florenceville a expédié en 1928 un million six cent quatre-vingt-huit mille trois cent quarante-six saumons atlantiques et cinq cent soixante-dix-sept mille cinquante truites mouchetées.

PISCIFACTURE DE GRAND FALLS

Paul Parent—Surintendant

La piscifacture de Grand Falls s'adonne à la multiplication du saumon atlantique et de la truite mouchetée. Aucune cueillette n'y est effectuée de sorte que l'approvisionnement d'œufs de cette écloserie provient de sources diverses.

De bonne heure dans l'année, cet établissement reçut sept cent mille œufs de saumon atlantique de la piscifacture de Miramichi et pendant l'automne trois millions six cent quatre-trois mille cent vingt de l'étang de Saint-Jean. Il a aussi acquis, par voie d'achat, dans la saison piscicole, neuf cent mille truites mouchetées produites par la Paradise Brook Trout Co. Les expéditions suivantes furent effectuées: saumon atlantique, deux millions six cent vingt-quatre mille six cent cinquante; truite mouchetée, sept cent quatre-vingt trois mille six cent douze.

La piscifacture de Tobique est une station subsidiaire de Grand Falls et elle sert à faciliter la dispersion des saumons atlantiques dans la rivière Tobique, qui est devenue, au point de vue de la multiplication de ces poissons, le plus important des affluents du fleuve Saint-Jean. Cette écloserie a reçu sept cent mille œufs de saumon atlantique de Grand Falls, (œufs originaires de la Miramichi) dont six cent soixante-cinq mille parvinrent à éclosion et furent distribués.

PISCIFACTURE DE MIRAMICHI

Frank Burgess—Surintendant

Le surintendant de la piscifacture de Miramichi est chargé de la mise en exploitation de la piscifacture de Miramichi et du vivier à saumon Miramichi. Les saumons reproducteurs sont achetés par soumission et entreprise; ils proviennent de la migration tardive d'été et de la migration hâtive d'automne, qui est généralement très importante dans la Miramichi et ses affluents. En 1928, l'exercice de la pêche marchande fut comparativement peu fructueuse tant pour les pêcheurs au filet dérivant de la baie de Miramichi que pour les exploitants au parc en filet. Cette condition, s'étant prolongée jusque tard en été, il fut impossible de se procurer le nombre de reproducteurs voulus pour le vivier. Mille deux cent quatre-vingt onze individus furent, toutefois, capturés par l'adjudicataire entre le 12 septembre et 23 octobre. Ce chiffre fut majoré de deux cent onze sujets qui furent pêchés à la senne par le personnel de la piscifacture dans la "Grande Fosse" sise dans la Miramichi Nord-Ouest. Les œufs cueillis furent répartis comme suit: piscifacture de Middleton, un million trois cent trente-cinq mille cinq cent trente-sept; piscifacture de Miramichi, six millions cent trente-cinq mille cent quatre-vingt six. De la piscifacture de Miramichi furent expédiées durant l'année les quantités suivantes d'œufs de saumon atlantique: cent cinquante mille pour l'écloserie de Nipisiguit; un million pour la piscifacture de Florenceville; sept cent mille à destination de la piscifacture de Grand Falls; quatre cent cinquante mille à destination de la piscifacture de Kelly's Pond; un million à destination de l'écloserie du lac Cowichan et de l'arrondissement d'Albernie; cinq cent mille à destination de la Trout Brook Co.; un million à destination de l'Etat de New Hampshire; un million à destination de l'Office des Pêches américain. La piscifacture de Miramichi distribua aussi en 1928 quatre millions quarante et un mille cent vingt saumons atlantiques, tous immergés à l'état de digitales. En outre, cent mille œufs ocellés furent acheminés vers les eaux de la Colombie britannique.

ÉTANG-VIVIER À SAUMON DE NEW MILLS

Wm White—Surintendant

Les saumons destinés à l'étang de New Mills sont achetés des pêcheurs marchands du voisinage. La plupart des reproducteurs mis en vivier sont des individus de la première migration. En 1928, sur un total de 360 poissons, 321 furent pêchés pendant le mois de juin. Les opérations du coulage ont embrassé la période s'étendant entre le 23 octobre et 12 novembre et ont produit un million sept cent vingt-trois mille deux cent trente-cinq œufs, qui furent tous déposés dans les auges d'incubation de la piscifacture de Ristigouche. Il ne s'est produit pendant la saison qu'une perte de quatre reproducteurs, bien que la plupart d'entre eux aient séjourné dans l'étang de juin à la dernière décade d'octobre.

PISCIFACTURE DE RISTIGOUCHE

W. A. Mowat—Surintendant

Les prises commerciales, effectuées au fond de la Baie-des-Chaleurs, et les opérations de pêche à la ligne, exercées dans la Ristigouche et ses affluents, ne se sont pas dans l'ensemble élevées à la moyenne des dernières années. Le fléchissement de la pêche marchande est attribué par nombre de personnes à la présence de trop nombreux marsouins dans la baie. Le niveau de l'eau tomba à la marque d'étiage de bonne heure en juin pour ne se relever que dans la dernière décade de septembre, alors qu'il se produisit une hausse soudaine. Au milieu d'octobre, les saumons furent signalés comme très abondants dans toutes les frayères de la rivière et de ses divers affluents. Le Club de Pêche de Causapscal, qui exerce des droits exclusifs de pêche sur une grande étendue de la rivière Matapédia, consentit avec empressement, tout comme l'année antérieure, à ce que le département se procure des saumons reproducteurs dans leur concession. Les saumons se sont montrés plutôt rares au commencement des exploitations mais ne tardèrent pas à augmenter en nombre. On en prit à la senne un total de cent cinquante-deux qui produisirent cinq cent quatre-vingt trois mille trois cents œufs, qui furent tous déposés dans les auges de la piscifacture de Ristigouche. Cette cueillette fut accrue par l'apport de un million sept cent vingt-trois mille deux cent trente-cinq œufs de saumon issus de l'étang de New-Mills. Les expéditions de 1928 furent en grande partie composées d'alevins avancés et de digitales. La majeure fraction du rendement de cet établissement est distribuée par chaland. Les alevins sont transférés à la main des auges et des réservoirs ou bassins dans le chaland ou ponton amarrés dans la rivière en face de la piscifacture. Le chaland ou le ponton sont ensuite acheminés à l'aide d'un remorqueur vers la source de la rivière où les alevins sont libérés et disséminés sur une aire extrêmement vaste. Un total de un million neuf cent vingt-trois mille trois cent cinquante saumons furent ainsi dispersés.

La piscifacture de Nipisiguit est une station subsidiaire de l'écloseraie de Ristigouche. Aucun effort ne fut tenté pour la capture de saumons reproducteurs ou la cueillette des œufs dans la Nipisiguit en 1928, car les saumons se sont montrés extrêmement rares dans cette rivière. Force fut donc à cet établissement d'avoir recours à l'écloserie de Ristigouche, qui lui fournit un approvisionnement d'œufs ocellés. Les cinq cent quinze mille six cent cinquante œufs qui constituèrent sa réserve de 1928 furent puisés aux sources suivantes: De l'étang-vivier de New Mills par l'intermédiaire de la piscifacture de Ristigouche, trois cent soixante-mille six cent cinquante; de l'étang-vivier de Miramichi, par l'intermédiaire de la piscifacture de Miramichi, cent cinquante mille. En 1928, la distribution fut de quatre cent quarante-sept mille trois cent soixante-quatorze.

PISCIFACTURE DE SAINT-JEAN

J. D. Nichol — Surintendant

La piscifacture de Saint-Jean est mieux aménagée en étangs-viviers que tout autre établissement, exploité par le gouvernement fédéral, et se trouve conséquemment à même de pratiquer des opérations alevinales plus variées, opérations qui comportent l'élevage des saumons atlantiques, des saumons des lacs, des truites saumonée, brune, loch leven, arc-en-ciel et mouchetée. On exécute à cet établissement diverses expériences de sélection, divers essais aussi dans l'alimentation des poissons, en préparant des rations de compositions quantitatives et qualitatives variées. C'est de cette écloserie que proviennent les œufs et les alevins destinés à la station de biologie de Saint-André pour y être utilisés à des essais et expérimentations. Cette piscifacture produit plus d'œufs de truite mouchetée que n'en exige l'exercice de ses exploitations et c'est la seule de toute la division orientale qui pratique l'alevinage d'autres espèces de poisson à partir d'œufs issus de reproducteurs domestiqués. La majeure fraction du rendement est expédiée à l'état de fretin. Les écloseries de Florenceville, d'Antigonish et de Yarmouth ont reçu leurs premiers reproducteurs de la piscifacture de Saint-Jean. Cette dernière est aussi utilisée comme organe d'échange et de liquidation pour les expéditions à destination ou en provenance des provinces maritimes. En 1928, une exhibition de sept espèces fut effectuée à l'exposition de Saint-Jean, N.-B. Dans le cours de l'année civile, les cueillettes d'œufs suivantes furent effectuées: truite mouchetée, un million quatre cent soixante-six mille cent huit; saumon des lacs, cent soixante-huit mille quatre; truite brune, cent cinquante mille deux cent soixante-douze; truite brune hybride, dix mille cinq cents; truite loch leven, cinquante-huit mille deux cent vingt-deux; truite arc-en-ciel, trois mille quatre cent vingt. Sur un apport de un million huit cent quatre-vingt-treize mille six cent quatre-vingt cinq œufs ocellés de truite mouchetée, achetés de la American Fish Culture Co., et livrés en décembre 1928, seize mille deux cent quarante furent gardés à la piscufacture de Saint-Jean pour des fins d'essai et d'expérimentation. Un million dix-huit mille cinq cent quatre-vingts œufs de saumon atlantique, issus de l'étang à saumon, furent déposés dans les auges d'incubation de l'écloserie. Sur les œufs recueillis de bonne heure en 1928, un million d'œufs de saumon atlantique furent acheminés vers la piscifacture de Florenceville. La station de Saint-Jean fournit les quantités d'œufs de truite mouchetée suivantes pour servir de point de départ à la formation d'un troupeau de reproducteurs: Florenceville, mille cinquante; Yarmouth, huit cents; Antigonish, huit cents. La piscifacture de Saint-Jean a effectué les expéditions suivantes: — saumon atlantique, cinq cent soixante-cinq mille sept cent quarante-huit; truite brune, trois cent huit mille huit cent quatre-vingt-neuf; saumon des lacs, quatre-vingt-dix-huit mille trois cent huit; truite loch leven, soixante-quatre mille deux cent treize; truite arc-en-ciel, quatre mille huit cent soixante-quatorze; truite moucheté, sept cent douze mille six cent trente-quatre, soit au total un million sept cent cinquante-quatre mille six cent soixante-six.

ÉTANG-VIVIER À SAUMON DE SAINT-JEAN

J. D. Nichol et K. G. Shillington

M. J. D. Nichol est chargé de la gestion de cette établissement, mais par suite de l'importance des exploitations, exercées à la piscifacture de Saint-Jean, force fut de lui adjoindre M. Shillington à titre de préposé en 1928 aux opérations du coulage à l'étang-vivier.

Les poissons reproducteurs procèdent des premières montées. Mille quatre cent quarante-neuf furent puisés à cette source entre le 31 mai et le 30 août. Les opérations du coulage s'étendirent du 24 octobre au 9 novembre et produisirent

un total de sept millions deux cent trente-neuf mille six cent soixante œufs qui furent répartis comme suit: Piscifacture de Florenceville, deux millions cinq cent soixante dix-sept mille neuf cent soixante; piscifacture de Grand Falls, trois millions six cent quarante-trois mille cent vingt; piscifacture de Saint-Jean, un million dix-huit mille cinq cent quatre-vingts. La migration des saumons dans le port de Saint-Jean ne fut pas aussi considérable qu'on s'y attendait et il n'en fut pris que très peu dans les filets et écluses ou parcs clayonnés commerciaux tendus dans la dernière partie de la saison. La superficie de l'étang fut presque doublée par le déplacement de la clôture ou pallissade vers le haut de la rivière. D'importantes quantités de gravier furent enlevées de l'embouchure de la rivière Little, où fut établi l'étang, de façon à y assurer une plus active circulation de l'eau, un retrait plus rapide de l'eau au jusant et à amplifier l'effet de la marée montante dans le vivier.

PISCIFACTURE DE KELLY'S POND

F. C. Hayley — Surintendant

Des cueillettes d'œufs de saumon atlantique, de truite mouchetée et de truite arc-en-ciel furent effectuées à cette piscifacture. Des œufs de saumon furent récoltés dans la rivière Morelle où les reproducteurs furent capturés à la senne entre le 10 octobre et le 22 novembre. Sept cent dix-huit mille cinq cents œufs — plus du double de la récolte de 1927 — furent ainsi obtenus et tous déposés dans les auges d'incubation de la piscifacture de Kelly's Pond. De bonne heure en 1928, quatre cent cinquante mille œufs ocellés de saumon atlantique arrivèrent à cette station en provenance de la piscifacture de Miramichi. Trois cent cinquante-sept mille trois cent trente-six œufs de truite mouchetée furent cueillis de l'étang alimentateur d'eau de la piscifacture aussi bien que de six autres étangs de la province. Jusqu'en 1928, les possesseurs ou exploitants de réservoirs ou d'étangs de moulin recevaient dix sous pièce pour tous les poissons de dix pouces et plus de longueur, mis à la disposition de nos pisciculteurs dans une parfaite condition de santé. Ces poissons subissaient l'opération du coulage et étaient libérés par les employés de piscifacture. En 1928, toutefois, les exploitants des réservoirs ou étangs en question furent rémunérés à raison de un dollar par millier d'œufs ayant atteint le stade ocellé. Les caisses à claire-voie d'incubation, les carrelets, etc., furent fournis par le département. De plus cinq cent mille truites mouchetées furent achetées de bonne heure en 1928 de la Paradise Brook Trout Co. Quatorze mille cent dix œufs de truite arc-en-ciel furent cueillis dans le lac Pisquid qui reçut en 1924 son premier lot d'alevins de cette espèce. Cette nappe d'eau est la seule dans la province où l'on trouve cette espèce. Les expéditions furent effectuées en 1928 de la façon suivante: — Saumon atlantique, six cent dix-huit mille six cent cinquante-trois; truite arc-en-ciel, onze mille quatre cent neuf; truite mouchetée, quatre cent treize mille trois cent cinquante-cinq, soit au total un million quarante-trois mille quatre cent dix-sept.

DIVISION CENTRALE — PROVINCES DES PRAIRIES

Inspecteur régional des piscifactures, S. J. Walker

La récolte des œufs de poisson blanc dans cette division fut supérieure de soixante-onze millions à celle de 1927. Des accroissements d'environ vingt-sept millions par rapport à l'année antérieure furent réalisés tant dans le lac Winnipégosis que dans le lac Winnipeg. La pêche expérimentale, pratiquée pour des fins de pisciculture, fut poursuivie dans les lacs Jackfish-Murray, Saskatchewan, où fut réalisé un accroissement supérieur à un million d'œufs. Plus de dix-huit millions d'œufs furent recueillis par le personnel de la nouvelle écloserie qui fut mise en exploitation en l'automne de 1928 au Petit-Lac-des-Esclaves. Tous les résultats antérieurs relatifs à la cueillette des œufs de sandre ou doré dans cette région

furent surpassés, par suite principalement des succès remportés à la crique Swan, lac Manitoba, où la pêche expérimentale fut exercée en vue de préciser le nombre d'œufs susceptibles d'être cueillis à cet endroit. Plus de cent quatre-vingt-sept millions furent ainsi récoltés, et le succès de cette entreprise joint aux résultats des années antérieures, a conduit à la construction à cet endroit d'une écloserie de sandre ou doré dont la mise en exploitation commencera au printemps de 1929. La pêche d'essai du doré fut aussi exercée dans les lacs Jackfish-Murray où plus de dix-neuf millions d'œufs furent cueillis et déposés dans les auges d'incubation de la piscifacture de Fort Qu'Appelle. La récolte propre au lac Winnipeg fut légèrement plus faible cependant que celle du lac Sioux mais fut quelque peu plus importante que l'année précédente.

Les pêcheurs marchands, les négociants en poisson, les Chambres de commerce et autres personnes intéressées dans l'industrie poissonnière du lac Winnipeg insistent sur la construction d'une écloserie en remplacement de l'établissement de la rivière Dauphin qui fut incendiée il y a quelques années. Comme il faudrait pour l'alimentation de cette piscifacture d'autres approvisionnements d'œufs que ceux présentement disponibles, force nous fut, pour en découvrir, d'avoir recours à l'exercice de la pêche expérimentale pour les œufs de poisson blanc à la baie Pigeon, et dans la rivière Bérens, sur la rive orientale du lac Winnipeg.

Dans un relevé ultérieur apparaissent les particularités relatives au nombre d'œufs de poison blanc et de sandre ou doré cueillis en 1928 et de l'usage qu'il en fut fait.

PISCIFACTURE DE GULL-HARBOUR (LAC WINNIPEG)

C. P. Paulson — Surintendant

Environ soixante-dix pour cent des alevins de poisson blanc, issus de la récolte de 1927, furent expédiés par chaland-ponton et bateau à moteur dans les environs de Big Island. Plus de seize millions d'œufs furent déposés dans les auges d'incubation du vapeur de l'Etat *Bradbury* et acheminés vers la rivière Bérens, à cent milles au nord de la piscifacture. Au fur et à mesure de leur éclosion, les alevins, issus de ces œufs, furent disséminés sur une vaste superficie de ce cours d'eau. La provision de 1928 des œufs de poisson blanc dérive de la mise en exploitation de parcs en filet par le personnel de l'écloserie à l'embouchure de la rivière Petite-Saskatchewan ou Dauphin. Les filets d'amenée des parcs en filet qui obstruent la rivière furent tenus levés de six heures le samedi soir jusqu'à six heures le dimanche suivant pendant toute la durée des exploitations. Le filet fut mouillé le 19 septembre et retiré de l'eau le 27 octobre. La pêche fut généralement peu productive en septembre mais s'est améliorée dans la première partie d'octobre. Un total de vingt-deux mille trois cent quatorze poissons blancs furent capturés au nombre desquels trois mille sept cent quatre-vingts mâles, capturés dans la première partie de la saison, furent libérés en amont du filet au fur et à mesure de leur prise. Les premiers œufs furent recueillis le 19 octobre et la récolte totale s'en chiffra à quatre-vingt-seize millions trois cent soixante-quinze mille. Tous les œufs, provenant du campement de la rivière Dauphin, furent déposés dans la piscifacture de Gull-Harbour. Comme les poissons en vivier ne parvenaient pas à maturité d'une manière satisfaisante, les exploitations furent interrompues le 5 novembre avec la mise en liberté de onze mille huit cent quatre-vingt-cinq poissons. Le 14 octobre, certaines opérations de pêche expérimentale furent effectuées pour des fins de pisciculture dans la baie Pigeon sur la rive orientale du lac. Les localités les plus engageantes de la baie Pigeon et de la rivière Bérens furent explorées et éprouvées mais avec des résultats plutôt décourageants, car on n'y réussit à récolter que trois millions deux cent vingt-cinq mille œufs. Ces œufs furent fécondés et immergés sur les rochers sis dans le voisinage du lieu où les filets avaient été mouillés.

Des œufs de sandre ou doré furent cueillis dans les environs de la carrière à Big Island. La nappe d'eau ne se rompit que tardivement dans la saison, aussi la pêche ne commença-t-elle que le 18 mai. La migration des poissons fut peu importante, peut-être à cause de la rupture tardive de la glace, mais les œufs cueillis furent généralement d'une bonne qualité. On en cueillit dix-sept millions cinq cent dix mille. Une fois la période migratoire achevée, les tentatives furent orientées vers Grassy Narrows mais on ne tarda pas à constater que là aussi les poissons avaient déjà quitté les frayères. La majeure partie des alevins fut distribuée dans le lac Winnipeg mais deux millions furent expédiés à Selkirk pour être répartis entre nombre de petits lacs de la région méridionale de la province. Quelque deux mille cinq cents poissons blancs furent marqués aux frayères de la rivière Dauphin en vue de s'assurer des mouvements de ces poissons. En 1928, la piscifacture de Gull-Harbour expédia treize millions quarante-sept mille sandres ou dorés et cinquante-huit millions cent cinq mille poissons blancs.

PISCIFACTURE DE SWAN-CREEK (LAC MANITOBA)

Geo. E. Butler — Surintendant intérimaire

On a pratiqué dans un but de pisciculture des opérations de pêche expérimentale à la crique Swan, lac Manitoba, en vue de s'assurer des possibilités qui y sont offertes pour la cueillette des œufs. Douze mille trente-huit sandres ou dorés y furent pris. Ces poissons ont donné cent quatre-vingt-sept millions trois cent quarante mille œufs. Ces œufs furent fécondés, rendus turgescents et semés sur les frayères de la région. En vue de l'importante récolte qui y fut réalisée, des soumissions furent demandées et une piscifacture de sandre ou doré fut construite, outillée, montée et mise en état d'exploitation pour le printemps de 1929.

PISCIFACTURE DE WINNIPEGOSIS

Geo. E. Butler—Surintendant

Des poissons blancs reproducteurs furent capturés dans des parcs en filet exploités par le personnel de la piscifacture dans la rivière Waterhen. Ils furent emprisonnés dans la lagune de la piscifacture où ils séjournèrent jusqu'à leur maturité. Les filets furent mouillés le 14 septembre et restèrent à l'eau jusqu'au 27 octobre. Quatorze mille cinq cent trente poissons furent ainsi capturés, et fournirent un rendement de cent vingt et un millions d'œufs. Quatre-vingt seize millions de ces œufs furent placés dans l'écloserie de Winnipegosis et vingt-cinq millions expédiés à la piscifacture de Fort-Qu'Appelle. Les conditions climatiques se montrèrent favorables. La récolte fut considérablement plus importante que celle réalisée dans les dernières années, et les œufs furent de bonne qualité. Le relèvement de la pêche dans le secteur méridional du lac est indiqué par l'accroissement du nombre des pêcheurs qui y pratiquent des exploitations.

Nombre d'alevins de poisson blanc furent marqués à cet établissement par le sectionnement de la nageoire pectorale. Cette opération fut exécutée par un employé de l'Office de Biologie. De plus, quelque deux mille cinq cents poissons blancs reproducteurs furent marqués en l'automne par le personnel de piscifacture en vue de recueillir des renseignements sur les mouvements de ces poissons.

Quelques opérations de pêche expérimentale furent accomplies dans la rivière Valley, rivière Dauphin, en vue de la cueillette des œufs de sandre ou doré. De fortes quantités de poissons communs furent prises mais la pêche des sandres ou dorés ne fut pas suffisamment fructueuse pour en justifier l'exercice une autre saison, car il ne fut cueilli que trois cent quarante mille œufs.

Les expéditions, effectuées en 1928, se sont chiffrées à trois cent quarante mille sandres ou dorés et à cinquante et un million quatre-vingt dix-neuf mille vingt-six poissons blancs.

Deux chambres furent aménagées dans le bâtiment de la piscifacture pour servir de lieu de couchage pour le personnel, et d'autres réparations et rénovations de moindre importance furent effectuées.

PISCIFACTURE DE FORT-QU'APPELLE

W. C. Mapes—Surintendant

En 1928, le réservoir à poisson blanc du rez-de-chaussée et une section de la batterie de jarres et de bocaux d'incubation fut enlevée et remplacée par une batterie à un seul rang et vingt-quatre auges d'incubation pour truite de neuf pieds de longueur chacun, disposés en quatre séries de six auges. Le trop-plein des auges des deux séries supérieures se déverse dans les autres récipients. Deux réservoirs pour alevins de dix par douze chacun furent établis à l'extérieur de la piscifacture et pourvus d'une toiture démontable. Les changements ainsi apportés dans le matériel d'exploitation le furent dans le but de faciliter l'incubation de la truite pour l'empoissonnement des eaux de la province qui n'ont pu jusqu'ici être repeuplées que par des apports d'alevins originaires de la piscifacture de Banff.

On a effectué la récolte des œufs de sandre ou doré à la pointe Arnolds, lac Sioux, où dix millions quatre cent cinquante-cinq mille œufs furent cueillis. Les conditions climatiques se montrèrent défavorables et la tardiveté de la saison contribua au retard apporté dans le mouillage des filets. Le charriage de la glace nécessita un déplacement constant des filets d'un lieu à l'autre, tout en empêchant de les exploiter aux lieux les plus propices de la rivière. Dix-neuf millions trois cent quatre-vingt mille œufs de sandre ou doré furent aussi reçus de Cochin, Saskatchewan. Vingt-cinq millions d'œufs de poisson blanc furent obtenus de la piscifacture de Winnipegosis et quatre millions deux cent mille des lacs Jackfish-Murray près de Cochin, Saskatchewan, mais on ne fit aucune tentative de cueillette dans les lacs sis dans les environs de la piscifacture parce que le rendement de l'année antérieure n'avait pas été suffisant pour légitimer cette année les frais inhérents à pareille exploitation. En plus des lacs qui furent empoissonnés au moyen d'alevins issus de la piscifacture, six différentes nappes d'eau reçurent des lots de poisson dont l'ensemble consista de sept mille cinq cents digitales de perche et de sept cents fretins. Ce genre de repeuplement s'effectua par le transfert des jeunes poissons d'une nappe ou étendue d'eau à l'autre. Cent cinquante-deux mille cent œufs de truite Loch Leven contribuèrent à l'accroissement des ressources de l'écloserie par suite d'un échange avec l'Office des Pêches américain. Ces œufs y subirent l'incubation avec succès et les alevins qui en résultèrent seront immergés dans les eaux de l'arrondissement des collines Cypress. Les expéditions, effectuées pendant l'année, se sont chiffrées à trente-huit mille truites brunes; à dix-neuf millions cinq cent soixante-dix mille sandres ou dorés; à quinze millions cent quatre-vingt-dix-neuf mille poissons blancs, soit au total trente-quatre millions huit cent sept mille.

Station de cueillette Cochin

Des exploitations de pêche expérimentale furent exercées, sous la direction de l'adjoint O. Bright, de la piscifacture de Fort-Qu'Appelle, dans la crique sise entre les lacs Jackfish et Murray au printemps et à l'automne de 1928, en vue de s'assurer du nombre d'œufs de sandre ou doré et de poisson blanc susceptible d'être recueilli à cet endroit pour des fins de pisciculture. Quatre mille quatre-vingt sandres ou dorés furent capturés entre le 11 avril et le 14 mai dont quatre cent quatorze femelles subirent l'opération du coulage en donnant dix-neuf millions trois cent quatre-vingt mille œufs qui furent déposés dans la piscifacture de Fort-Qu'Appelle. De semblables opérations furent conduites à l'automne et vingt-deux mille six cent quatre-vingt dix-neuf poissons blancs furent capturés entre le 27 septembre et le 17 novembre. Les prises furent plus faibles que celles

de l'année antécédente ce qu'on attribue à la persistance des vents du nord-ouest dont l'action contribua à l'engorgement de la crique à son débouché dans le lac Jackfish. Des conditions assimilables à celles en existence l'année d'avant se produisirent de nouveau par la survenance de temps extrêmement froids avant la maturité des poissons tenus en captivité. En dépit du nombre important des reproducteurs capturés, cent trente-sept femelles seulement parvinrent à maturation et purent subir l'opération du coulage avant que l'apparition des grands froids eut rendu nécessaire leur mise en liberté. Les œufs recueillis—quatre millions deux cent mille—furent déposés dans la piscifacture de Fort-Qu'Appelle.

PISCIFACTURE DE BANFF

J. E. Martin—Surintendant

La piscifacture de Banff dessert un territoire d'une grande superficie, s'étendant du parc Jasper à Edmonton au nord jusqu'à la frontière internationale au sud. On y fait aussi l'élevage d'un nombre très varié d'espèces, entre autres, en 1928: les truites coupe-gorge, arc-en-ciel, brune, loch leven, et saumonée. Un fort pourcentage du rendement de cette écloserie est expédié à l'état de digitale et les expéditions s'étendirent du 20 mai au 22 septembre.

Les œufs de truite arc-en-ciel, brune, loch leven et coupe-gorge s'obtiennent par voie d'achat ou d'échange et non pas au moyen d'opérations locales de cueillette, à l'exception d'une certaine quantité d'œufs issus de quelques truites arc-en-ciel tenues en captivité dans l'étang-vivier de la piscifacture. La provision des œufs est résultée des sources suivantes: truites arc-en-ciel, trois mille huit cent vingt-cinq, en provenance de l'étang-vivier de la piscifacture; deux cent dix-neuf mille, de la Trout Brook Co., quatre cent quatre-vingt trois mille six cents, de l'Etat de New-Hampshire; truite saumonée, cent quatre-vingt dix-sept mille deux cents, du lac Cold, Alberta; truite coupe-gorge, deux cent mille, de S. S. Drew., Troy, Montana; neuf cent soixante-deux mille huit cents, de l'Office des Pêches américain, cinq cent trente-sept mille six cents, de l'Etat du New-Hampshire; truite brune, cent cinquante-cinq mille deux cent trente, de la Trout Brook Co.; truite Loch Leven, trois cent cinquante-deux mille deux cent cinquante-six, de l'Office des Pêches américain. Jusqu'à présent l'eau a été fournie par l'aqueduc du bourg. Cette eau est d'une température uniformément basse. Comme cette basse température retarde parfois l'éclosion des œufs et le développement des larves, on a relié par une conduite l'établissement à une crique du voisinage dont l'eau offre une bien plus grande échelle de variations calorifiques. On espère ainsi hâter l'incubation des premiers œufs produits et l'expédition des alevins en résultant de façon à assurer l'existence d'une plus longue période de distribution et d'un plus vaste espace pour les œufs de ponte tardive. Les expéditions, effectuées pendant l'année, se sont chiffrées à deux millions deux cent quatre-vingt mille deux cent quarante-deux produits piscicoles, chiffre qui se décompose comme suit par espèce: truite brune, cent trente mille quatorze; truite coupe-gorge, un million cent dix mille treize; truite Loch Leven, quatre cent soixante-quatorze mille sept cents; truite arc-en-ciel, cinq cent soixante-cinq mille cinq cent deux; truite saumonée, douze; truite mouchetée, une. Des étalages de poissons à divers stades d'incubation et de croissance furent effectués aux expositions d'Edmonton et de Calgary ainsi qu'à l'exposition de Pincher Creek Forest.

Ecloserie des lacs Spray

L'écloserie des lacs Spray est un établissement subsidiaire de la piscifacture de Banff et en relève pour sa gestion et administration. Deux parcs en filet y sont exploités: un à l'extrémité de la chaîne des lacs et l'autre dans la crique de jonction entre le premier et le deuxième lac. La saison y fut tardive par suite de la présence prolongée de la neige sur les collines et les hauteurs. Cette con-

dition contribua à retarder la migration. Puis quand survint la fonte des neiges, il se produisit une crue qui, en élevant le niveau de l'eau au-dessus des bas-fonds, permit à une forte proportion des truites d'échapper au filet d'amont sans toutefois nuire autant à l'exploitation du filet d'aval. Les trois cent quatre-vingt cinq mille cinq cent soixante-dix œufs de la récolte, de beaucoup la plus faible des dernières années, subirent l'incubation dans l'écloserie et les alevins qui en résultèrent, soit trois cent dix-neuf mille six cent soixante-dix, furent immergés dans les lacs Spray.

Station de cueillette du lac Cold

Des opérations de pêche expérimentale furent pratiquées dans le lac Cold au nord-ouest d'Edmonton sous la direction du surintendant Martin, de la piscifacture de Banff, dans le but de s'assurer du nombre d'œufs de truite saumonée susceptibles d'être cueillis dans ce lac dans l'ordre ordinaire des choses. Après avoir exploré au moyen de filets flottants les localités qui nous semblèrent les plus propres à être mises en valeur, notre choix tomba sur les environs de l'île Murray; et des pieux furent plantés et des parcs en filet mouillés à la pointe Rinde à environ trois milles à l'est de l'île. Les résultats de ces efforts ne furent pas engageants, et il semble ressortir des essais des deux dernières saisons que les frayères du lac Cold sont si vastes qu'elles n'offrent point de lieux propres à des rassemblements de maturation bien caractérisés, mais que les poissons se dispersent plus ou moins pour frayer sur tout le lit de cette nappe d'eau. Trois cent trente-huit mille huit cent cinquante œufs de toute qualité furent recueillis dont nombre périrent avant que le reste, cent quatre-vingt-dix-sept mille deux cents, fussent déposés dans la piscifacture de Banff.

En vue de recueillir certains données approximatives quant au nombre de cyprins-sucets et autres poissons communs propres au lac Cold, un parc en filet fut exploité dans la rivière Medley, un des tributaires du lac, par le garde-pêche adjoint H. Turcotte, en juin. Ce dernier fut incapable de maintenir le filet en place pendant la crue par suite des quantités considérables de débris qui étaient alors charriés par le courant. Treize mille quatre cent soixante dix-sept cyprins-sucets furent, toutefois, capturés et l'opération servit à recueillir nombre de renseignements qui nous permettront d'entreprendre de plus importantes exploitations, le cas échéant.

PISCIFACTURE DU PETIT-LAC-DES-ESCLAVES (CANYON CREEK)

H. J. Reid—Surintendant

Pendant l'été on a achevé la construction de l'écloserie de poisson blanc et de doré du Petit-Lac-des-Esclaves, on y a bâti un quai, fait l'installation du matériel d'exploitation et amélioré l'emplacement. Des opérations de pêche expérimentale furent aussi exercées dans la baie de Buffalo, près de Grouard, à l'extrémité occidentale du Petit-Lac-des-Esclaves. Le surintendant Reid atteignit le village de Grouard le 21 avril alors que la nappe de glace était encore solide dans la rivière et la baie. Comme les sandres ou dorés semblaient remonter la rivière sous la glace, un campement fut établi sur une crique à environ quinze milles de la rivière Heart. L'emplacement du campement et du territoire avoisinant furent presque immédiatement inondés par les crues et force nous fut d'aller faire la pêche dans les environs de Grouard. Des efforts tentés en divers lieux près de Grouard, furent contrecarrés par la survenance de crues charriant de la glace et des débris et détritus de toute sorte. On ne parvint à capturer que cinq cent soixante femelles dont deux cent dix-neuf en maturité, sur une prise totale de cinq mille six cent trente poissons. Tous les poissons capturés furent relâchés. Des opérations expérimentales de pêche furent pratiquées au moyen du filet flottant à partir du 1er octobre dans le but de localiser les frayères les plus productives de poisson blanc. Comme résultat de cette pêche, un parc en filet

fut mouillé à la pointe Nine-Mile le 18 octobre et un deuxième le 25 octobre sur la rive septentrionale à environ quatorze milles de la piscifacture. Par suite d'intempéries, le filet tendu sur la rive nord fut avarié et dut être enlevé le 3 novembre. Le filet de la pointe Nine-Mile fut mis hors service par les glaces flottantes le 1er novembre et il ne fut pas mouillé de nouveau parce que les conditions climatiques se montrèrent trop défavorables à ce travail. On a poursuivi la pêche au moyen du filet flottant jusqu'au 23 novembre, date à laquelle fut commencée une inspection du lac Whitefish. La rivière qui sert de cours de jonction entre les lacs était alors encore à cette époque libre de glace, mais la migration des poissons blancs y était terminée. La force portante de la glace, y ayant été déclarée suffisante, la pêche au filet flottant fut reprise dans le Petit-Lac-des-Esclaves le 1er décembre, date à laquelle on procéda à l'examen des prises opérées à Faust par les pêcheurs marchands. La récolte totale d'œufs de poisson blanc, soit dix-huit millions, cinq cent mille, fut déposée dans la piscifacture du Petit-Lac-des-Esclaves.

L'installation des objets du matériel d'exploitation fut achevée, de même que fut complétés l'aménagement de l'atelier de pompage et le posage de la dynamo. On a bâti un quai de quatre cents pieds qui ne comporte pas seulement un débarcadère mais un hangar-abri pour les embarcations et des réservoirs dans lesquels les reproducteurs sont retenus captifs. La station est pourvue de deux bateaux à moteur. Le *Utikuma,* le plus grand (en langue cri " gros poisson blanc ") a une longueur totale de quarante-cinq pieds, une largeur de dix pieds six pouces et quatre pieds neuf pouces de creux. Il a un tirant d'eau de trois pieds, et est muni d'un moteur à six cylindres, à quatre cycles et d'une force motrice de quarante à soixante-cinq chevaux-vapeur. Ce bateau peut porter quatre hommes. Le *Utikumasis,* (en langue cri " petit poisson blanc "), de plus faibles dimensions, a une longueur de vingt-huit pieds, une largeur de huit pieds cinq pouces, trois pieds trois pouces de creux, un tirant d'eau de quatorze pouces et est pourvu d'un moteur à quatre cylindres à quatre cycles.

PISCIFACTURE DES LACS WATERTON

G. E. Bailey — Surintendant intérimaire

La nouvelle écloserie pour truite du parc des lacs Waterton, en Alberta méridionale, vient d'être achevée. L'aménagement du domaine de cet établissement fut complété par la construction d'un réservoir de décantation, par le fauchage ou coupage des taillis et buissons, par le clôturage et autres améliorations générales. Les objets et appareils du matériel d'exploitation furent disposés pour l'exercice des opérations, et quatre-vingt-huit mille cinquante œufs de truite coupe-gorge, originaires du parc Yellowstone, Wyoming, furent déposés dans les auges d'incubation. Quatre-vingt-deux mille alevins, issus de ce lot, furent disséminés à travers l'arrondissement.

SOUS-PISCIFACTURE DE JASPER

Cent quatre-vingt-dix mille sept cent soixante-treize truites mouchetées de l'est furent immergées dans le régime du lac Medecine-Maligne propre au parc Jasper par la piscifacture subsidiaire qui fut tout particulièrement aménagée pour servir à la multiplication de cette espèce dans le régime hydrographique en question, régime dont les eaux étaient autrefois inhabitées par les poissons. Les deux cent cinquante mille œufs, obtenus par achat, de la Paradise Brook Trout Co., furent confiés à la garde du personnel du parc sous la direction générale de l'inspecteur des pêcheries pour l'Alberta. Les alevins furent distribués dans des conditions particulièrement difficiles par l'adjoint Bright, de la piscifacture de Fort Qu'Appelle. Les moyens de transport, tels que camions, chevaux d'attelage, chevaux de somme furent assurés par le service administratif des parcs.

COLOMBIE-BRITANNIQUE — DIVISION OCCIDENTALE

Inspecteur régional des piscifactures, C. W. Harrison

La récolte totale des œufs de saumon sockeye dans les eaux propres à la ligne de partage des eaux du fleuve Fraser fut de vingt-sept millions cent sept mille supérieure à celle de 1927 et près de vingt-cinq millions supérieure à celle de 1924, l'année correspondante du cycle des migrations dans le fleuve Fraser.

La cueillette d'œufs de toutes les espèces réunies s'est totalisée pour la ligne de partage des eaux à soixante-treize millions deux cent trente mille huit cents par comparaison à quarante-neuf millions trois cent quarante-six mille cinq cents en 1924.

Ces chiffres, joints aux rapports émanés des divers secteurs, indiquent à l'égard de 1928 une certaine amélioration dans la condition des frayères par rapport aux années antérieures.

Le tableau suivant établit la comparaison entre la récolte d'œufs de saumon réalisée en 1924 dans la ligne de partage des eaux du fleuve Fraser et la récolte effectuée en 1928:—

—	—	Pitt, lac	Cultus, lac	Harrison, lac	Pemberton	Total
Sockeye	1924	5,678,000	5,075,000	6,518,000	31,200,000	48,471,000
	1928	5,550 000	32,656,624	.....	35,010,000	73,216,624
Coho	1924	.....	.....	66,900	.....	66,000
	1928	.....	.....	.....	.....	.....
Spring	1924	.....	.....	577,500	.....	577,500
	1928	.....	.....	.....	.....	.....
Chum	1924	.....	.....	228,000	.....	228,000
	1928	.....	.....	.....	.....	.....
Steelhead	1924	.....	4,000	.....	.....	4,000
	1928	.....	14,200	.....	.....	14,200

1924—Total de tous les saumons—49,346,500.
1928—Total de tous les saumons—73,230,824.

Dans les autres secteurs de la province, les résultats varièrent sensiblement mais dans l'ensemble les migrations et les cueillettes d'œufs furent quelque peu moindres. On a signalé une migration abondante de saumons sockeye à Babine et de steelhead au lac Cowichan. Le lac Anderson manifesta aussi un accroissement dans la montée. Les grandes inondations survenues à Gerrard contrecarrèrent grandement l'exercice des opérations, cependant que les crues de la crique Lloyds endommagèrent considérablement les parcs en filet. Le lac Penask fut le théâtre d'opérations expérimentales importantes dans la cueillette des œufs.

Ligne de partage des eaux du fleuve Fraser

PISCIFACTURE DU LAC PITT

J. McIssac — Surintendant

Une forte migration de saumons sockeye se produisit dans l'arrondissement du lac Pitt et malgré une récolte de cinq millions cinq cent cinquante mille œufs, résultat légèrement plus important que celui de l'année antérieure, les frayères furent abondamment fertilisées de frai. On a comme d'habitude mis en exploitation les campements de cueillette aux criques Four-Mile, Seven-Mile et Ten-Mile, à Mountain-Slough et à la crique Charles Peter. Plus d'un demi-million d'alevins furent élevés jusqu'au stade de digitale. En 1928, les expéditions de saumons sockeye issus d'œufs, cueillis la saison précédente, se chiffrèrent à quatre millions huit cent soixante-cinq mille cent soixante-treize.

PISCIFACTURE DU LAC CULTUS

A. Robertson — Surintendant

Tout en étant conduites par le personnel de la piscifacture, les opérations alevinales exercées au lac Cultus le sont de manière à répondre au plan de recherches formulé par l'Office de Biologie du Canada. En 1927 la montée toute entière des saumons sockeye, qui atteignirent le débouché du lac Cultus, fut l'objet d'un dénombrement. Ce dénombrement fut effectué au moment où les reproducteurs franchissaient les grillages en palissade dans leur course vers les frayères où il leur fut du reste permis de se reproduire à l'état naturel. Il ne fut donc opéré à cet endroit aucune récolte locale pour des fins de pisciculture, mais l'écloserie fut utilisée pour l'incubation de près de quatre millions d'œufs de saumon sockeye obtenus dans la crique Trout, lac Harrison. L'incubation de ces œufs fut portée à Cultus jusqu'au stade ocellé, après quoi ils furent réexpédiés dans l'arrondissement de Harrison pour y être distribués. La montée des saumons sockeye en 1928 a peu varié par rapport à la migration de 1924. Le nombre des femelles surpassa, cependant, celui des mâles dans la proportion de trois à un. La montée toute entière de près de quinze mille poissons fut tenue captive dans la crique Sweltzer, débouché du lac Cultus. Un certain nombre des premiers poissons apparus restèrent donc captifs pendant près de trois mois. Aussi ne faut-il pas s'étonner si un nombre appréciable des reproducteurs moururent avant l'opération du coulage ou avant de pouvoir se reproduire naturellement. Dans l'exercice régulier des opérations piscicoles, les premiers migrants sont laissés à même de poursuivre leur ascension, et pendant toute la saison les poissons, qui ne sont pas donnés aux Indiens, sont libérés en amont du grillage au fur et à mesure du coulage, de façon à ce qu'ils puissent se rendre sur les lieux de reproduction. A cet endroit, la cueillette des œufs s'est totalisée à trente-deux millions six cent cinquante-six mille six cents vingt-quatre œufs. Plus de vingt-sept millions et demi furent recueillis de la façon ordinaire. Après l'opération du coulage les femelles furent incisées pour extraire de leur abdomen les œufs non expulsés. Ce mode d'opération produisit légèrement plus de cinq millions additionnel d'œufs. Six millions sept cent vingt-quatre mille cinq cent soixante-quatorze des œufs cueillis furent déposés dans la piscifacture du lac Cultus, sept millions sept cent quarante-quatre mille le furent dans la piscifacture de Smiths Falls, voisine et subsidiaire de Cultus; et dix-sept millions neuf cent quatre-vingt huit mille cinquante œufs furent expédiés au lac Harrison et deux cent mille aux écloseries de Pemberton.

Une faible cueillette d'œufs de saumon steelhead fut opérée à la crique Sweltzer, soit; quatorze mille deux cents au printemps de 1928. Trente mille œufs de truite Kamloops, en provenance de la crique Lloyd, furent expédiés de cet établissement. Les expéditions de 1928, opérées du lac Cultus, se sont chiffrées à vingt-neuf mille huit cent quatre-vingt quatorze truites Kamloops et à treize mille cinq cent quatre-vingt trois saumons steelhead. Cinq cents cyprins-sucets furent aussi détruits dans les environs par le personnel de l'écloserie du lac Cultus. Cinq mille œufs de saumon rose furent cueillis par l'Office de Biologie pour des fins d'expérimentation.

PISCIFACTURE DU LAC HARRISON

E. V. Epps—Surintendant intérimaire

La piscifacture du lac Harrison dont les opérations sont irrégulières depuis nombre d'années fut aménagée, outillée et utilisée pour la manutention et l'incubation des œufs cueillis au lac Cultus en excès de la capacité d'exploitation de l'écloserie du même nom. Dix-sept millions neuf cent quatre-vingt huit mille cinquante œufs de saumon sockeye y furent manutentionnés, les premiers arrivages ayant eu lieu le 24 novembre et les derniers le 14 décembre. Une montée assez importante de saumons sockeye fit son apparition dans la crique Trout

voisine de cet établissement, mais aucune tentative ne fut faite pour se procurer leurs œufs car tout donnait lieu de penser que la cueillette effectuée au lac Cultus suffirait amplement à alimenter la piscifacture. Trois millions cinq cent quarante-trois mille neuf cent soixante-cinq œufs ocellés de saumons sockeye furent ensemencés dans la localité.

PISCIFACTURE DE PEMBERTON

T. W. Graham—Surintendant

Une montée satisfaisante de saumons sockeye atteignit la rivière Birkenhead en 1928, bien qu'elle fut quelque peu plus faible que la migration de 1924. Cette dernière montée est considérée par les plus vieux habitants de la région comme la plus importante jamais enregistrée dans les annales des migrations de salmonidés. Trente-cinq millions dix mille œufs furent recueillis dont deux millions par le mode d'incision. Ce chiffre fut amplifié par la réception de deux cent mille œufs de saumon sockeye issus du lac Cultus et de quarante-cinq mille truites Kamloops originaires de la piscifacture de Lloyds Creek. Treize millions treize mille œufs de saumon sockeye furent expédiés au lac Stuart où huit millions huit mille d'entre eux furent immergés dans les lacs François et Quesnel et le reste déposés dans l'écloserie du lac Stuart. Il doit s'y être produit une fertilisation abondante des frayères parce que les saumons sockeye remontèrent la rivière par bandes nombreuses après l'enlèvement des grillages et la clôture des opérations alevinales. Les expéditions se chiffrèrent à quarante-deux mille six cent truites Kamloops et à vingt-huit millions cinq cent trente-trois mille saumons sockeye.

PISCIFACTURE DU LAC STUART

H. C. Crawford—Surintendant

Comme il paraissait douteux qu'on puisse se procurer la provision ordinaire d'œufs de sockeye dans le fleuve Fraser pour l'alimentation de la piscifacture du lac Stuart, force nous fut d'entreprendre des opérations de cueillette aux criques Fifteen-Mile et Pierre, lac Babine. Comme la saison avançait et que les perspectives d'une montée abondante ne se réalisaient pas, il fallut mettre fin à la récolte faite dans le lac Babine au profit de l'écloserie du lac Stuart. Les œufs cueillis—six millions cent quatre mille—furent acheminés vers l'écloserie de Babine. Cinq millions cinq mille œufs de sockeye, issus de la piscifacture de Pemberton, furent plus tard dans l'année expédiés au lac Stuart. Un million cinq cent quatre-vingt deux mille d'entre eux furent immergés à l'état ocellé dans la crique Hoy et le reste subirent l'incubation complète à la piscifacture.

L'immersion d'alevins de saumon sockeye originaires de l'écloserie du lac Stuart dans les lacs inhabités des environs a produit de merveilleux résultats si l'on en juge par le nombre de digitales et de fretins migrateurs. La migration habituelle ne se produisit pas l'année dernière et en en recherchant la cause, on constata que dans les lacs Crawford et Rainbow, les saumons sockeye s'étaient acclimatés à la vie lacustre car vingt individus de cette race de salmonidé, capturés en une nuit de pêche dans cette nappe d'eau, offrirent une échelle de tailles variant de celle propre aux poissons de deux ans à celle de reproducteurs portant des œufs en état de développement normal. En sus des réparations ordinaires, trente nouveaux auges d'incubation furent confectionnés, le toit du bâtiment fut recouvert de bardeaux et de nouvelles fondations furent faites au-dessous de la maison d'habitation pendant l'été.

Le 28 octobre, cinq millions cinq mille œufs, provenant de la piscifacture de Pemberton, furent livrés au lac Burns, dans le but de poursuivre le travail d'ensemencement de la rivière Nadina se déchargeant au fond du lac François, travail commencé en 1926. Cette opération fut confiée au surintendant Hearn de la

piscifacture du lac Lakelse. En raison d'un état d'étiage exceptionnellement accentué, on éprouva de grandes difficultés à faire monter jusqu'au débarcadère de la rivière le chaland chargé d'œufs. Le transport des œufs et des appareils fut effectué par embarcations, attelages ou chevaux de somme. Les opérations d'immersion commencèrent le 31 octobre mais à cause de la froidure de l'atmosphère il n'y eut que peu travail de réalisé. Par suite de l'état d'étiage de l'eau, les aires ensemencées les années précédentes ne comportèrent pas une superficie suffisante d'exploitation. Les opérations furent achevées avec succès le 8 novembre. Comme un des objets de ces opérations d'immersion est de s'assurer des résultats susceptibles de découler de l'empoissonnement de certaines aires du fleuve Fraser supérieur au moyen d'œufs cueillis dans le cours inférieur du fleuve, les divers tributaires du lac François ont été avec soin explorés depuis le premier ensemencement pratiqué en 1926. L'examen des lieux a servi à révéler que dans l'ensemble un très petit nombre de saumons sockeye atteignirent cette région en 1928. Un saumon sockeye mort fut cueilli à l'embouchure de Uncha mais aucun ne fut signalé dans la rivière Nither, la crique Ormond ou la crique Trout. On en a constaté la présence d'un petit nombre dans la rivière Stellaco aussi bien que dans la Nadina.

La montée des saumons sockeye dans l'arrondissement de Shuswap fut peu considérable par comparaison avec les migrations des quatre années antérieures. Les gardes-pêche cantonaux estiment néanmoins qu'elle a excédé dix mille individus. La majorité des reproducteurs séjournèrent dans la rivière Little. Très peu s'engagèrent dans le cours de la rivière Adams où il se produisit cependant une importante migration en 1926. La montée, signalée dans la rivière Bridge, régime du fleuve Fraser, fut plus considérable que celles de 1926 et 1927. Une migration peu importante, évaluée à quatre cents individus, s'engagea dans le lac Seton mais on ne constata la présence d'aucun individu dans les frayères de Seton ou des lacs Anderson de ce régime hydrographique. Une migration inhabituelle et inattendue, estimée à huit ou dix mille, survint dans la rivière Raft. Elle fut la plus importante montée depuis longtemps constatée par les habitants de cette région. Certains des poissons de cette migration furent trouvés morts le long de la rivière sans aucun indice de meurtrissure de contusion ou de blessure. La montée, signalée dans l'arrondissement du lac Chilco, est déclarée la plus importante depuis quatorze ans au moins et est estimée à vingt mille individus par les gardes-pêche adjoints, cependant qu'un nombre relativement faible de ces poissons furent observés dans la rivière Horsefly du régime du lac Quesnel. Une faible montée fut observée dans la rivière Bowron. Trois millions trois mille œufs ocellés de saumon sockeye issus de Pemberton furent immergés dans l'arrondissement de Quesnel en l'automne de 1928.

PISCIFACTURE DE RIVERS INLET

F. A. Tingley—Surintendant

La montée des saumons sockeye vers les frayères du lac Owikeno fut, dans l'ensemble, inférieure à la moyenne des dernières années, sans qu'il faille toutefois s'alarmer de cette condition. Les gardes-pêche au courant de la situation sont d'avis que le déclin de la migration de 1928 est attribuable à la rareté des individus de quatre ans, rareté probablement due à la grande crue survenue dans la dernière partie de l'automne de 1924 et qui a ravagé de fond en comble les principales frayères de cet arrondissement. En faisant l'exposé des résultats de cette crue dans un rapport en date du 26 décembre 1924, le surintendant de la piscifacture s'exprimait en ces termes "les dernières crues ont tellement ravagé toutes les criques et rivières de cette région que tous les œufs déposés naturellement par les saumons ont été détruits, de sorte que la génération de cette année dérivera toute entière des œufs présentement en état d'incubation dans la piscifacture". La

migration propre à la crique Génési fut satisfaisante et la cueillette des œufs s'y est élevée au-dessus de la moyenne par suite de la mise en exploitation d'un parc en filet et d'un grillage jusqu'à la fin de la migration. Les saumons sockeye de Génési furent d'une taille supérieure à l'ordinaire. La montée de Quap consista d'environ quatre-vingt dix pour cent de poissons de forte taille, âgés de cinq ans en toute vraisemblance, et bien qu'elle fût indubitablement au-dessous de la moyenne des dernières années, elle ne fut pas, selon le surintendant aussi désavantageuse que pourraient le donner à penser les résultats de la récolte d'œufs. En général, pendant la saison du frai, il se produit une succession de crues qui entraînent les reproducteurs sockeye en grand nombre vers les filets mais il n'y eut cette année qu'un seul jour d'inondation dans les criques—le 16 octobre—quand un million six cent soixante-quinze mille œufs furent cueillis à Quap. Dans les criques Quap et Génési, un grand nombre de saumons sockeye frayèrent en aval du grillage mais en temps normal la majorité de ces poissons auraient été capturés. La moyenne du niveau de l'eau dans le lac en octobre 1928 fut de trois pieds quatre pouces d'après les données de l'appareil enregistreur de l'écloserie, par comparaison à cinq pieds quatre pouces en octobre 1927, qui fut une saison normale. Vers la fin de la campagne piscicole, un effort fut tenté en vue de se procurer des sockeyes reproducteurs de la part des Indiens, occupés alors à pêcher du poisson pour le fumage dans la rivière Whannock. La récolte des œufs de sockeye en 1928 fut de quatorze millions soixante mille cinq cents. Tous les alevins, issus de la récolte de 1927, furent nourris à partir du stade de demi-absorption du sac ombilical jusqu'à leur croissance complète. Un total de vingt millions soixante-huit mille sept cent quatre-vingt six sockeye fut expédié de l'écloserie.

La route, en sus des légères réparations ordinaires, fut prolongée d'environ trois cents verges dans la direction d'aval de la rivière jusqu'à un endroit offrant un meilleur mouillage ou attérissage pour les chalands-pontons. La pente de ce prolongement fut diminuée et un pont de trente pieds fut jeté sur un goulet. L'atelier de charpenterie fut surélevé et une nouvelle fondation, comportant le renouvellement des soles, des lambourdes et du plancher, fut effectué. La surface externe de la piscifacture et de plusieurs dépendances et l'intérieur du corps d'habitation furent peints. On a aussi construit ou établi un nouveau grillage en palissade à Génési, un nouveau parc à Quap et une hutte de quatorze pieds par dix-huit pieds pour l'usage du personnel chargé de la cueillette des œufs à la rivière Indian.

LIGNE DE PARTAGE DES EAUX DE LA RIVIÈRE SKEENA

La cueillette totale des œufs de saumon sockeye à la ligne de partage des eaux de la Skeena, soit quinze millions soixante-cinq mille—fut légèrement moindre que celle de l'année antécédente.

PISCIFACTURE DU LAC LAKELSE

C. R. T. Hearn—Surintendant

La montée des saumons sockeye au lac Lakelse fut considérablement inférieure à la moyenne des montées propres à ces dernières années, malgré l'ensemencement naturel et artificiel important pratiqué en 1924 en cette région. La récolte totale de cinq millions cinq cent vingt-cinq mille œufs, effectuée à cet endroit, bien que considérablement au-dessous de la moyenne des dernières années, n'en exprime pas moins un relèvement par rapport à la faible cueillette de 1927. Des grillages en palissade et des parcs furent posés dans les criques Granite, Hot-Spring, Salmon, Scullabuchan et Williams, en la perspective d'une année moyenne comme résultat d'une ponte abondante survenue quatre ans auparavant.

Pour quelque raison inexplicable, notre attente ne s'est pas réalisée et, pour comble de malheur, il se produisit le 9 août une forte crue, qui endommagea sérieusement les grillages et clôtures des criques Williams et Scullabuchan, lieux de reproduction par excellence, et qui permit aux poissons alors captifs dans les parcs ou en stationnement en aval des barrages de monter jusqu'à la source. On estime que ce contretemps a réduit la récolte d'environ trois millions et demi d'œufs. Cent trente mille œufs de truite Kamloops, issus de la crique Lloyds, furent expédiés de cette station. On a obtenu de bons résultats aux étangs-viviers dans lesquels plus de un million d'alevins furent immergés à leur sortie des auges d'incubation. Après les avoir nourris pendant une brève période, sept cent mille d'entre eux furent immergés dans le lac Lakelse. Les autres furent gardés jusqu'en octobre. Le régime alimentaire consista de farines de poisson bien tamisées, fabriquées par la Prince Rupert Marine Products Company. Le fond tout entier de l'étang fut approfondi, un hangar à essence et à huile fut construit, la surface externe de la piscifacture et de la maison du personnel furent peints et une forte quantité de matériaux y compris cent tonnes de roc, furent déposés sur l'emplacement de la clôture ou du grillage de la crique William en vue d'assurer l'existence de fondations solides pour le barrage en cet endroit du lit de la crique qui, par suite de sa nature alluviale, est facilement dévasté et ravagé par les crues. En sus des cent trente mille truites Kamloops ci-haut désignées, huit millions trois cent soixante-quinze mille cinq cents sockeye furent distribués.

PISCIFACTURE DU LAC BABINE

R. H. Eaton—Surintendant

Par comparaison à la rareté des saumons sockeye dans le lac Lakelse, très importante fut la migration des salmonidés de cette race dans le lac Babine et ses tributaires. De bonne heure dans l'année, avant le développement de la migration dans cet arrondissement, le surintendant Crawford de la piscifacture du lac Stuart fut chargé de cueillir des œufs de sockeye dans le lac Babine en vue de les utiliser à l'empoissonnement des lacs François et Stuart du régime du fleuve Fraser et de déposer plus tard dans le lac Babine des œufs provenant du fleuve Fraser inférieur. Comme la mise en conserve sur la Skeena ne donnait pas les résultats attendus, les instructions ci-haut indiquées furent rappelées et les œufs récoltés par le surintendant Crawford—six millions cent quatre mille—furent expédiés à la piscifacture du lac Babine. En sus de cette expédition, il y fut expédié trois millions quarante mille œufs, extraits de la crique Morrison, où étaient gardés en captivité un grand nombre de poissons. Cette crique aussi bien que d'autres importants cours d'eau tels que les rivières Fifteen-Mile, Pierre, Fulton et Babine furent abondamment ensemencés. Il ressort de divers rapports qu'à l'exception du lac Lakelse toutes les frayères propres au régime de la rivière Skeena ont reçu un bon contingent de reproducteurs, et que la fertilisation de ces lieux sera abondante et s'opérera dans des conditions hydrographiques favorables. Près de un million et demi d'alevins furent retenus en captivité dans les étangs-viviers jusque dans la première décade de juillet alors que la hausse de la température nécessita leur libération. La piscifacture du lac Babine effectua une distribution de sept millions neuf cent mille trois cent soixante-dix saumons sockeye pendant l'année.

Les fondations, les soles et une partie importante du plancher de la maison du personnel et de l'atelier de peinture furent renouvelés et on a construit une remise à bois et un magasin.

ÎLE VANCOUVER

La récolte totale des œufs de saumon pour les trois piscifactures de l'île Vancouver fut légèrement plus faible que celle de 1927. Les opérations ont produit les résultats suivants:—

Piscifacture du lac Anderson—	
Saumon sockeye	8,799,000
Piscifacture du lac Kennedy—	
Saumon sockeye	2,829,600
Piscifacture du lac Cowichan—	
Saumon de printemps	1,620,000
Saumon steelhead	173,700
	13,422,300

PISCIFACTURE DU LAC ANDERSON

David Bothwell—Surintendant

Le surintendant Bothwell estime que soixante-dix mille sockeye se dispersèrent sur les frayères du lac Anderson, ce qui représente un accroissement de cinq mille poissons par rapport au chiffre approximatif de la montée de 1924. La température se montra favorable pendant toute la campagne piscicole. On n'a éprouvé aucune difficulté à se procurer tous les œufs voulus et jusqu'à la fin de l'année il ne se produisit aucun incident susceptible de contrecarrer l'œuvre naturelle de la reproduction. La montée des saumons cohos est estimée à dix pour cent, la montée des chums à cinquante pour cent et la montée des saumons de printemps à dix pour cent, respectivement, supérieures aux migrations de l'année antérieure. Huit millions sept cent quatre-vingt dix-neuf mille œufs de sockeye furent recueillis, dont six cent soixante-douze mille furent obtenus par incision après l'opération ordinaire du coulage. Deux millions deux mille œufs ocellés de la récolte de 1928 furent, avant la fin de décembre, immergés dans les cours d'eau du fond du lac Great Central, et comme l'empoissonnement naturel du lac Anderson fut abondant, des expéditions seront effectuées en d'autres nappes et étendues d'eau de ce territoire moins bien partagées sous ce rapport. On a signalé une forte migration de sockeye dans la rivière Stamp et l'échelle à poissons, qui fut érigée au-dessus des chutes de la rivière Stamp en 1927, s'est révélée d'une grande efficacité. Des montées importantes se produisirent dans les rivières Sproat et Somass. Les expéditions, effectuées de la piscifacture du lac Anderson pendant l'année, se sont chiffrées à huit millions deux cent deux mille soixante-trois sockeye.

Un nouveau quai de cent vingt-cinq pieds de longueur fut construit en remplacement de celui qui fut démoli et emporté au cours des tempêtes de l'hiver antécédent. Deux rangées de nouveaux poteaux furent posées sous la piscifacture et toutes les lambourdes, la moitié de la surface du plancher et le réservoir principal furent renouvelés. On a construit en cèdre un atelier de forge de dix pieds par douze pieds.

PISCIFACTURE DU LAC COWICHAN

J. H. Castley—Surintendant

On a pratiqué l'élevage d'une plus grande variété de poissons au lac Cowichan qu'en toute autre station de la province. Les espèces, qui y furent manutentionnées, sont le saumon de printemps, le saumon coho, le saumon rose et le saumon atlantique, le steelhead, les truites coupe-gorge kamloops, mouchetée de l'Est et Cranbrook (produit du croisement entre la truite kamloops et la truite coupe-gorge). La montée des saumons de printemps au lac Cowichan fut profitable, mais pas aussi abondante que celle de l'année antécédente. Cependant la migration d'automne de cette espèce fut égale à celle de 1924, qui fut la plus

fructueuse signalée depuis l'ouverture de la piscifacture. Non seulement les poissons se montrèrent nombreux mais leur taille fut aussi au-dessus de la moyenne. La cueillettes entière des œufs de cette espèce, soit un million six cent vingt mille, fut réalisée dans une seule frayère de la rivière en deça de trois cents verges de la piscifacture.

On a constaté aussi une abondante ascension de saumons cohos, mais il n'en fut capturé aucun parce que les auges d'incubation de l'écloserie étaient remplis à leur pleine capacité au moyen d'œufs d'autres espèces.

La migration des steelhead fut la plus forte signalée depuis longtemps. Une montée de cette espèce fut constatée vers la mi-mai, ce qui est la plus tardive ascension jamais observée par le garde-pêche actuel. En raison des crues, on a éprouvé de grandes difficultés dans la manœuvre des filets, de sorte que la cueillette des œufs de cette espèce, soit cent soixante-treize mille sept cents, fut légèrement moindre que celle de l'année antécédente.

Cent cinq mille œufs de coupe-gorge furent cueillis dans les criques Cottonwood Nixon et trente-huit mille deux cents œufs de truite mouchetées de l'Est le furent dans le lac Spectacle. Cette dernière cueillette fut accrue de cent cinq mille deux cents œufs de truite tachetée dérivés des étangs de la piscifacture.

Les croisements entre la truite kamloops et la truite coupe-gorge, ci-haut indiqués, furent opérés en 1927 à la piscifacture de Cranbrook. Une faible quantité d'œufs fut expédiée à Cowichan où ils furent soumis à l'incubation. A la fin de 1928, quarante-six alevins vivaient encore, alors âgés de plus d'un an et demi. Le chiffre des cueillettes locales fut majoré par des apports de deux cent mille œufs de truite kamloops provenant de la crique Lloyd's; de cent soixante-treize mille trois cent soixante œufs de truite coupe-gorge achetées d'une société commerciale; de un million d'œufs de saumon atlantique, issus de la piscifacture de Miramichi dont cent mille furent immergés dans l'arrondissement d'Alberni comme œufs ocellés et enfin de cinq mille saumons roses, cueillis par la station de recherches du lac Cultus et expédiés à Cowichan pour y être l'objet d'observations jusqu'à maturité, si possible.

La pêche à la ligne, exercée dans la rivière, est déclarée avoir été considérablement au-dessus de la moyenne des dernières années.

Plus de deux cent trente-trois mille poissons de diverses espèces furent distribués comme digitales.

Les expéditions suivantes furent opérées en 1922: saumon atlantique—huit cent quatre-vingt dix mille soixante-dix; saumon coho — quatre cent quatre-vingt-dix-neuf mille trois cent quatre-vingts; truite coupe-gorge — deux cent vingt et un mille trois cent vingt-neuf; truite kamloops — deux cent mille cinq cent soixante-quatre; truite mouchetée—soixante mille huit cent trente-huit; saumon de printemps — un million soixante-quinze mille cinq cent soixante-dix-sept; saumon steelhead — cent soixante-trois mille deux cent soixante, soit au total trois millions cent onze mille dix-huit.

PISCIFACTURE DU LAC KENNEDY

W. P. Forsythe — Surintendant

Comme le surintendant Forsythe se trouvait chargé des opérations de cueillette au lac Cultus en l'automne de 1928 et comme le surintendant Robertson de cette station se livrait à des observations à la gorge de Hell's Gate, la récolte au lac Kennedy fut confiée à M. G. J. Morgan.

Bien que les prises commerciales de sockeye au passage Clayoquot se soient élevées au-dessus de la moyenne des dernières années, les frayères du lac Kennedy furent comparativement moins fréquentées que d'habitude. Le premier poisson fut capturé le 24 octobre et le dernier le 9 novembre. Il fut pris en tout deux mille cent douze reproducteurs. Sur ce nombre, huit cent quarante-neuf seulement étaient de sexe féminin. Ces femelles ont produit deux millions huit cent vingt-

neuf mille six cents œufs de saumon sockeye. La petite montée de saumons sockeye qui font habituellement l'ascension des cours d'eau tributaires du lac Kennedy en juin pour frayer tard en août, et de bonne heure en septembre, ne s'est pas produite. En 1924, on avait extrait cent quatre-vingt trois mille œufs de cette montée. La migration de la rivière Elk fut estimée cette année à plus de mille individus. La migration subséquente de laquelle on se procure les œufs fut évaluée à trois ou quatre mille poissons, avec mâles et femelles dans la proportion de trois à un. Les frayères du bras de mer Clayoquot, de la crique Cold et de la rivière Clayoquot ne furent que légèrement ensemencées de frai et aucun saumon sockeye ne fut signalé dans la rivière Elk. Les conditions climatiques se sont montrées favorables et aucune crue ni inondation ne sont survenues jusqu'au 31 décembre. La distribution, résultant de la récolte de 1927, s'est élevée à trois millions cent trente neuf mille cinquante sockeye.

On a pratiqué et achevé les travaux d'excavation nécessaires à l'établissement d'un étang, destiné à l'agrandissement du régime hydrologique d'alevinage de la piscifacture. Deux autres viviers sont en voie de création et seront parachevés à l'heure voulue pour la manutention des œufs de la cueillette de 1929. Il ne fut distribué cette année aucun alevin issu des auges d'incubation. Tous les alevins élevés à la piscifacture furent libérés dans les étangs-viviers par les rigoles de sortie dans lesquelles ils sont nourris pendant une semaine ou dix jours. De ces étangs-viviers, les alevins sont conduits par des conduites aux chalands-pontons d'expédition pour être dispersés sur toute l'étendue du lac. Ils ne sont ni manutentionnés au carrelet ni autrement dans le cours de la distribution.

Région continentale méridionale

NELSON—PISCIFACTURE DE GERRARD

Weldon Reid—Surintendant

Les piscifactures Nelson-Gerrard desservent un très vaste territoire. Leurs opérations piscicoles sont variées par suite de la multiplicité des espèces de poissons dont ils font la manutention. Six cent quatre-vingt-dix mille deux cents œufs de truite mouchetée furent cueillis dans les lacs Boundary et Violon où des races de poisson sportif furent introduites il n'y a pas bien longtemps. Lorsque la pluie est peu abondante, l'eau du lac Boundary est portée à devenir stagnante et cette condition hydrologique affecte la qualité des œufs. Par suite de l'existence de conditions hydrographiques convenables, la qualité des œufs fut meilleure que l'année dernière mais ils souffrirent inévitablement d'un parcours de cinquante milles par des routes en état de réparation. Quatre cent quatre-vingt cinq mille quatre cent cinquante œufs furent retirés de cette nappe d'eau et deux cent quatre mille sept cent cinquante œufs de bonne qualité furent aussi obtenus du lac Violin.

Trois cent vingt-neuf mille deux cent soixante œufs de truite arc-en-ciel furent cueillis aux lacs Cottonwood et Six-Mile. Le chiffre des cueillettes locales fut majoré d'un lot de trois cent mille œufs de truite kamloops en provenance de Gerrard et de trente mille œufs de truite mouchetée issus de la piscifacture de Spokane, E.-U.A., ces derniers en échange de quinze mille alevins de truite kamloops originaires de Nelson. Trente mille œufs de truite mouchetée furent expédiés de Nelson à la piscifacture de Cranbrook en échange de truite coupe-gorge.

Deux cent vingt-trois mille deux cents œufs de saumon kokani furent cueillis dans le bras occidental du lac Kootenay, à environ quinze milles à l'est de Nelson. Ceci est la première cueillette de cette espèce, effectuée dans la région, et elle fut faite en vue de la multiplication de ce poisson dans le lac Okanagan où la superficie de ses frayères a été sensiblement réduite par des travaux d'irrigation.

Les expéditions effectuées en 1928 de la piscifacture de Nelson se sont chiffrées à un million deux cent soixante-trois mille deux cent quinze et se décomposent comme suit: truite Kamloops: deux cent quatre-vingt dix-neuf mille huit; saumon kennerly: deux cent cinq mille; truite arc-en-ciel: trois cent dix-huit mille cent quarante-deux; truite mouchetée: quatre cent quarante et un mille soixante-cinq.

Des étalages de diverses espèces furent effectués à l'exposition de Nelson tenue en l'automne de 1928.

La piscifacture de Gerrard est subsidiaire de Nelson et est affectée à la multiplication de la truite kamloops dont cinq cent cinquante et un mille sept cents œufs furent récoltés. Une montée abondante de ces poissons eut lieu dans la rivière Lardeau en 1928. La crue des eaux, qui survint environ un mois plus tôt que d'habitude, et atteignit une hauteur jamais signalée auparavant dans les annales locales a grandement contrecarré les opérations piscicoles. Les grillages, clôtures, parcs et parquets furent arrachés de leur fondation ou de leur mouillage et brisés ou emportés par le courant. Au sous-sol de l'hôtel de Gerrard on mesura quatre pieds d'eau. Deux cent seize mille deux cent cinquante et une truites kamloops furent expédiées de la piscifacture pendant l'année.

STATION D'INCUBATION DE LA CRIQUE LLOYD'S

G. J. Morgan—Surintendant intérimaire

Des parcs furent exploités dans les criques Paul et Pinantan et dans le lac Hyas-Long pour la capture de la truite kamloops. Les premiers poissons apparurent dans les criques le 22 avril à l'époque de la survenance de crues qui causèrent des dégâts considérables aux parcs en filet. Cet état hydrographique, qui persista pendant les deux premières semaines de la saison, rendit les routes presque impassables de sorte que le personnel fut incapable de consacrer son attention habituelle à l'exploitation des parcs mouillés dans les deux dernières nappes d'eau désignées. Les parcs, mouillés à Pinantan, furent tellement submergés pendant cette période que la cueillette des œufs ne s'est pas élevée au niveau de celle de l'année antérieure. La récolte, effectuée à la crique Paul, fut celle d'une année moyenne cependant que celle faite au lac Hyas-Long fut plus faible qu'on s'y attendait. De toutes ces déconvenues, il résulte que l'ensemble de la cueillette fut près d'un million inférieure à celle de 1927.

L'ensemble de la récolte qui fut d'un million six cent quatre-vingt dix-huit mille œufs de truite kamloops se décompose comme suit en valeur numérique et par provenance: Crique Paul: un million quatre-vingt seize mille; crique Pinantan: quatre cent soixante-cinq mille; lac Hyas-Long: cent trente-sept mille. Les expéditions d'œufs ocellés se décomposent comme suit: piscifacture du lac Cowichan: deux cent mille; piscifacture du lac Cultus: trente mille; piscifacture du lac Lakelse: cent trente mille; piscifacture de Pemberton: quarante-cinq mille; piscifacture de Cranbrook: cent cinquante mille; Japon: cinquante mille. La distribution s'est totalisée à un million trente-neuf mille.

PISCIFACTURE DE SUMMERLAND

La piscifacture de Summerland a jusqu'à présent été exploitée sous la gestion du garde-pêche Gartrell et n'est utilisée que pour l'incubation des œufs de provenance extérieure car il n'y est opéré aucune cueillette. On l'utilise en rapport avec l'introduction des poissons blancs de l'est dans les grands lacs de la Colombie britannique méridionale, et en février 1928, cinq millions d'œufs de cette espèce, cueillis dans le lac Winnipégosis, furent expédiés à Summerland de la piscifacture de Fort Qu'Appelle où ils avaient subi l'incubation jusqu'au stade ocellé. Les alevins, qui en sont issus,—quatre millions sept cent quatre-vingt mille—furent immergés dans le lac Okanagan. Certains lots d'œufs de truite kamloops et de

kokanee furent manutentionnés à cette station pendant une courte période avant leur distribution. En cette occurrence, les œufs expédiés de Summerland, furent à cause de leur bref séjour dans cette écloserie, portés au crédit de leur piscifacture d'origine. Le nombre s'en décompose comme suit par espèce et destination:—truite kamloops: lac Penask, cent vingt mille; kokani, piscifacture de Nelson, deux cent quinze mille.

LAC PENASK

De bonne heure en mai 1928, les adjoints piscicoles A. P. Hills, de la piscifacture du lac Cowichan, et J. W. Dalzell, de la piscifacture de Pemberton, furent chargés de l'entreprise d'opérations piscicoles expérimentales en vue de s'assurer des possibilités offertes par le lac Penask et les lacs avoisinants pour la cueillette des œufs de truite kamloops. Ces employés constatèrent l'existence de conditions plutôt favorables, attribuables dans une large mesure aux précipitations abondantes de neige survenues l'hiver précédent et dont l'effet fut d'amplifier et de prolonger les crues. Il fut nécessaire à ces deux hommes de se pourvoir d'une habitation, de poser des grillages et des clôtures et d'établir des viviers. Deux cent onze mille cinq cents œufs de truite kamloops furent recueillis et en raison de l'importance des peuplements de cette truite, on a avisé aux moyens de poursuivre les opérations sur une base plus solide en y fondant un campement permanent pour la cueillette des œufs, si les résultats des exploitations du printemps prochain en justifient les frais. On a opéré la distribution de deux cent mille neuf cent soixante-quinze truites kamloops.

PISCIFACTURE DE CRANBROOK

M. H. J. Ryder, adjoint de la piscifacture du lac Anderson, fut de nouveau chargé de la direction des opérations de la piscifacture de Cranbrook qui fut construite et est maintenue par diverses organisations locales. Chaque année le département assure à cet établissement les service d'un pisciculteur expérimenté. Les autorités administratives ont aussi mis à la disposition des exploitants de cette écloserie les appareils et les engins nécessaires à la pratique des opérations piscicoles. En 1928, ces mêmes autorités ont contribué jusqu'à concurrence de trois cents dollars au défraiement des frais de cueillette. La répartition du rendement en produits piscicoles est effectuée sous la gestion du département mais pas plus de vingt-cinq pour cent de la production n'est distribué en dehors des limites de l'arrondissement de Cranbrook. Le chiffre des cueillettes locales fut accru de trente mille œufs de truite mouchetée originaires de Nelson et de cent cinquante mille œufs de truite kamloops extraits de la crique Lloyd. En moyenne, la récolte des œufs de coupe-gorge y est plus importante que toute autre accomplie en Colombie britannique.

La cueillette de 1928 des œufs de truite coupe-gorge, opérée dans les lacs Fish et Munroe, s'est chiffrée à huit cent cinquante-quatre mille cent quatre-vingt-dix. Vingt et un mille truites de Cranbrook ou truites hybrides furent aussi cueillies dans le lac Munroe. Cinquante mille œufs de truite coupe-gorge furent expédiés au Club de Pêche de Tokyo, Tokyo, Japon, et quatre-vingt dix-sept mille œufs de coupe-gorge furent acheminés à la piscifacture du parc Stanley, Colombie britannique.

Les expéditions de 1928 se décomposent comme suit par espèce et valeur numérique:—truite cranbrook ou hybride: seize mille six cent cinquante; truite coupe-gorge: sept cent quinze mille sept cent cinquante; truite kamloops: cent quarante-quatre mille huit cents; truite mouchetée: trente mille, soit au total neuf cent sept mille deux cents.

TABLEAU DONNANT, PAR ESPÈCE, LES CUEILLETTES LOCALES D'ŒUFS OPÉRÉES EN 1928, LES LIEUX DE PROVENANCE DES ŒUFS ET LES PISCIFACTURES OÙ ILS FURENT DÉPOSÉS AVEC LE NOMBRE D'ŒUFS DÉPOSÉS DANS CHAQUE ÉCLOSERIE

Espèces	Lieux de cueillette	Nombre d'œufs cueillis	Où déposés	Nombre d'œufs déposés	Sous-totaux	Totaux
Saumon atlantique	Big Rock, Margaree, rivière, N.-E.	32,500	Margaree, piscifacture	32,500		
	Rossville, ruisseau, Margaree, rivière, N.-E.	2,266	Margaree, piscifacture	2,266		
	Margaree-Pond, Margaree-Harbour, N.-E.	2,515,000	Margaree, piscifacture	2,515,000	2,549,766	
	Rivière Philip, Cumberland, co., N.-E.	2,460,500	Antigonish, piscifacture	422,000	422,000	
			Bedford, piscifacture	2,038,500	2,038,500	
	Miramichi, étang, South Esk, N.-B.	7,470,723	Middleton, piscifacture	1,335,537	1,335,537	
			Miramichi, piscifacture	6,135,186	6,135,186	
	New Mills, étang, New Mills, N.-B.	1,723,235	Restigouche, piscifacture	1,723,235		
	Matapédia, rivière, Matapédia, co., Qué.	583,300	Restigouche, piscifacture	583,300	2,306,535	
	St-Jean, étang, Little river, N.-B.	7,239,660	Florenceville, piscifacture	2,577,960	2,577,960	
			Grand Falls, piscifacture	3,643,120	3,643,120	
			St-Jean, piscifacture	1,018,580	1,018,580	
	Morell, riv., Kings, co., I. P.-E.	718,500	Kellys Pond, piscifacture	718,500	718,500	22,745,684
Truite mouchetée	Margaree, étangs piscicoles, N.-E., Margaree, N.-E	91,122	Margaree, piscifacture	91,221		
	Pollets, anse, Pleasant baie, N.-E.	6,200	Margaree, piscifacture	6,200		
	Pond, riv., Pleasant, baie, N.-E.	49,925	Margaree, piscifacture	49,925		
	Otter, ruisseau, Pleasant, baie, N.-E.	1,600	Margaree, piscifacture	1,600		
	Red, riv., Pleasant, baie, N.-E.	51,950	Margaree, piscifacture	51,950		
	Sandy, anse, Pleasant, baie, N.-E.	2,060	Margaree, piscifacture	2,060	202,857	
	Florenceville, étangs, Florenceville, N.-B.	(a) 304,088	Florenceville, piscifacture	304,088	304,088	
	St-Jean, étangs, St-Jean, N.-B.	1,466,108	St-Jean, piscifacture	1,466,108	1,406,108	
	Blooming-Point, étang, I.P.-E.	89,443	Kellys Pond, piscifacture	89,443		
	Cole's, étang, I.P.-E.	6,333	Kellys Pond, piscifacture	6,333		
	Gillans-stream, I. P.-E.	25,593	Kellys Pond, piscifacture	25,593		
	Kellys-Pond, I.P.-E. (étang de la piscifacture)	(a) 34,735	Kellys Pond, piscifacture	34,735		
	Ings-Pond, I.P.-E.	153,710	Kellys Pond, piscifacture	153,710		
	Morell river, I.P.-E.	11,100	Kellys Pond, piscifacture	11,100		
	Watts-stream, I.P.-E.	36,997	Kellys Pond, piscifacture	36,997	357,911	
	Spectacle, lac, Vancouver, île, C.B.	38,200	Cowichan, lac, piscifacture	38,200		
	Cowichan, étangs, Cowichan, lac, C.B.	105,200	Cowichan, lac, piscifacture	105,200	143,400	
	Boundary, lac, près Nelson, C.B.	485,450	Nelson, piscifacture	485,450		
	Violin, lac près Nelson, C.B.	204,750	Nelson, piscifacture	204,750	690,200	3,164,564
Saumon des lacs	Chamcook, lacs, N.-B.	168,004	St-Jean, piscifacture	168,004	168,004	168,004
Poisson blanc	Waterhen, riv., lac Winnipégosis, Man.	121,000,000	Winnipegôsis, piscifacture	96,000,000	96,000,000	
			Ft. Qu'Appelle, piscifacture	25,000,000	25,000,000	
	Dauphin, riv., lac Winnipg, Man.	96,375,000	Gull Harbour, piscifacture	96,375,000	96,375,000	
	Bérens, riv., lac Winnipeg, Man.	375,000	(b) Bérens, riv.	375,000	375,000	
	Pigeon, baie, lac Winnipeg, Man.	2,850,000	(b) Pigeon, baie	2,850,000	2,850 000	
	Crique de jonction, Jackfish-Murray, lacs, Cochin, Sask.	4,200,000	Ft. Qu'Appelle, piscifacture	4,200,000	4,200,000	
	Lesser Slave, lac, Alta.	18,500,000	Petit-lac-des-Esclaves	18,500,000	18,500,000	243,300,000
Sandre ou doré	Valley, riv., lac Dauphin, Man.	340,000	Winnipégosis, piscifacture	340,000	340,000	
	Swan, crique, lac Manitoba, Man.	187,340,000	(b) Swan-Creek, district	187,340,000	187,340,000	

	Quarry, lac Winnipeg, Man.	17,510,000	Gull Harbour, piscifacture	17,510,000	17,510,000	
	Crique de jonction, Jackfish-Murray, lacs Cochin, Sask.	19,380,000	Ft. Qu'Appelle, piscifacture	19,380,000		
	Arnolds, pointe, Sioux riv. et lac, Sask.	10,455,000	Ft. Qu'Appelle, piscifacture	10,455,000	29,835,000	235,025,000
Saumon sockeye	Four mile, crique, Pitt, lac, C.B.	661,000	Pitt, lac, piscifacture	661,000		
	Seven mile, crique, Pitt, lac, C.B.	130,000	Pitt, lac, piscifacture	130,000		
	Ten mile, crique, Pitt, lac, C.B.	164,000	Pitt, lac, piscifacture	164,000		
	Mountain, étang, Pitt, lac, C.B.	1,850,000	Pitt, lac, piscifacture	1,850,000		
	Chas. Peter's, crique, Pitt, lac, C.B.	2,745,000	Pitt, lac, piscifacture	2,745,000	5,550,000	
	Sweltzer, crique, Cultus, lac, C.B.	32,656,624	Cultus, lac, piscifacture	6,724,574	6,724,574	
			Smith Falls, piscifacture	7,744,000	7,744,000	
			Harrison, lac, piscifacture	17,988,050	17,988,050	
			Pemberton, piscifacture	200,000		
	Birkenhead, riv., Pemberton piscifacture, C.B.	35,010,000	Permberton, piscifacture	35,010,000	35,210,000	
	Genesi, crique, Owikeno, lac, C.B.	4,003,500	Rivers Inlet, piscifacture	4,003,500		
	Quap, crique, Owikeno, lac, C.B.	9,997,000	Rivers Inlet, piscifacture	9,997,000		
	Whannock, riv., Owikeno, lac, C.B.	60,000	Rivers Inlet, piscifacture	60,000	14,060,500	
	Granite, crique, Lakelse, lac, C.B.	160,000	Lakelse, lac, piscifacture	160,000		
	Sources chaudes, Lakelse, lac, C.B.	134,000	Lakelse, lac, piscifacture	134,000		
	Salmon, crique, Lakelse, lac, C.B.	126,000	Lakelse, lac, piscifacture	126,000		
	Scullabuchan, crique, Lakelse, lac, C.B.	1,765,000	Lakelse, lac, piscifacture	1,765,000		
	Williams, crique, Lakelse, lac, C.B.	3,340,000	Lakelse, lac, piscifacture	3,340,000	5,525,000	
	Morrison, crique, Babine, lac, C.B.	3,040,000	Babine, lac, piscifacture	3,040,000	3,040,000	
	Fifteen mile, crique, Babine, lac, C.B.	1,200,000	Stuart, lac, piscifacture	1,200,000		
	Pierre, crique, Babine, lac, C.B.	5,300,000	Stuart, lac, piscifacture	5,300,000	6,500,000	
	Anderson, lac, Vancouver, île, C.B.	8,799,000	Anderson, lac, piscifacture	8,799,000	8,799,000	
	Kennedy, lac, Vancouver, île, C.B.	2,829,600	Kennedy, lac, piscifacture	2,829,000	2,829,600	113,970,724
Truite coupe-gorge	Spray, lacs près Banff, Alta.	385,570	Spray, lacs, piscifacture	385,570	385,570	
	Cottonwood, crique, Cowichan, lac, C.B.	38,300	Cowichan, lac, piscifacture	38,300		
	Nixon, crique, Cowichan, lac, C.B.	66,700	Cowichan, lac, piscifacture	66,700	105,000	490,570
Truite Kamloops	Paul, crique près Kamloops, C.B.	1,096,000	Lloyds, crique, piscifacture	1,096,000		
	Pinantan, crique, près Kamloops, C.B.	465,000	Lloyds, crique, piscifacture	465,000		
	Hyas Long, lac, près Kamloops, C.B.	137,000	Lloyds, crique, piscifacture	137,000	1,698,000	
	Lardeau, riv., Trout, lac, C.B.	551,700	Gerrard, piscifacture	551,700	551,700	
	Penask, lac, Nicola, vallée, C.B.	211,500	Penask, lac, piscifacture	211,500	211,500	2,461,200
Truite brune	St-Jean, étangs piscicoles, St-Jean, N.-B.	(a) 150,272	St-Jean, piscifacture	150,272	150,272	
Truite hybride brune	St-Jean, étangs piscicoles, St-Jean, N.-B.	(a) 10,500	St-Jean, piscifacture	10,500	10,500	10,500
Truite Lochleven	St-Jean, étangs piscicoles, St-Jean, N.-B.	58,222	St-Jean, piscifacture	58,222	58,222	58,222
Truite arc-en-ciel	St-Jean, étangs piscicoles, St-Jean, N.-B.	3,420	St-Jean, piscifacture	3,420	3,420	
	Pisquid, lac, Queens, co., I. P.-E.	14,110	Kellys Pond, piscifacture	14,110	14,110	
	Banff, étangs, Banff, Alta.	3,825	Banff, piscifacture	3,825	3,825	
	Cottonwood, lac, Nelson, C.B.	184,730	Nelson, piscifacture	184,730		
	Six mile, lac, Nelson, C.B.	144,530	Nelson, piscifacture	144,530	329,260	350,615
Truite saumonée	Cold, lac, N.-E. d'Edmonton, Alta.	338,850	Cold, lac et Banff	338,850	338,850	338,850
Saumon Kennerly	Redfish, crique, Kootenay, lac, C.B.	223,200	Nelson, piscifacture	223,200	223,200	223,200
Saumon steelhead	Sweltzer, crique, Cultus, lac, C.B.	14,200	Cultus, lac, piscifacture	14,200	14,200	
	Cowichan, riv., Vancouver, île, C.B.	173,700	Cowichan, lac, piscifacture	173,700	173,700	187,900
Saumon de printemps	Cowichan, riv., Vancouver, île, C.B.	1,620,000	Cowichan, lac, piscifacture	1,620,000	1,620,000	1,620,000
Total général						624,265,305

(a) Y compris une petite quantité d'œufs cueillis en 1929. (b) Œufs frais.

Le tableau suivant donne, par espèce, le nombre total d'œufs récoltés pendant l'année close le 31 décembre 1928.

Saumon atlantique	22,745,684
Saumon des lacs	168,004
Truite arc-en-ciel	350,615
Truite coupe-gorge	490,570
Saumon steelhead	187,900
Truite Kamloops	2,461,200
Saumon sockeye	113,970,724
Saumon de printemps	1,620,000
Truite mouchetée	3,164,564
Poisson blanc	243,300,000
Truite saumonée	338,850
Sandre ou doré	235,025,000
Truite brune	150,272
Truite brune (hybride)	10,500
Truite Lochleven	58,222
Saumon Kennerly	223,200
	624,265,305

Les achats suivants furent effectués:—

Œufs ocellés de truite coupe-gorge provenant de la Castle Lake Trout Co., Creed, Colorado, déposés dans les auges d'incubation de l'écloserie du parc Stanley, Vancouver, C.B		8,000
Œufs ocellés de truite coupe-gorge provenant de la piscifacture de truite de la rivière Colombie, Vancouver, Etat de Washington, répartis comme suit:—		
Ecloserie du lac Cowichan	173,360	
Ecloserie du parc Stanley	50,640	
		224,000
Œufs ocellés de truite coupe-gorge provenant de S. S. Drew, Troy, Montana, déposés dans les auges d'incubation de la piscifacture de Banff		200,000
Œufs ocellés de truite arc-en-ciel provenant de la Trout Brook Co., Hudson Wisc., déposés dans les auges d'incubation de l'écloserie de Banff, Alta		219,000
Œufs ocellés de truite mouchetée provenant de la Société de Pisciculture américaine, Caroline, R.I., répartis comme suit:—		
Ecloserie d'Antigonish	460,960	
Ecloserie de Bedford	473,200	
Ecloserie de Yarmouth	490,300	
Ecloserie de Florenceville	452,985	
Ecloserie de Saint-Jean	16,240	
		1,893,685
Œufs ocellés de truite mouchetée provenant de la Paradise Brook Trout Co., Stroudsburg, Pa., répartis comme suit:—		
Ecloserie de Bedford	1,000,000	
Ecloserie de Middleton	600,000	
Ecloserie de Florenceville	1,000,000	
Ecloserie de Grand Falls	900,000	
Ecloserie de Kelly's Pond	500,000	
Parc Japser	250,000	
		4,250,000
		6,794,685
Total général des œufs recueillis pendant l'année civile 1928		631,059,990

Les échanges suivants furent opérés:—

En échange de saumon atlantique—		
Œufs ocellés de truite brune provenant de la Trout Brook Co., Hudson, déposés dans la piscifacture de Banff, Alberta		155,230
Œufs ocellés de truite arc-en-ciel provenant de l'Etat de New-Hampshire, déposés dans les auges de l'écloserie de Banff, Alberta		483,600
Œufs ocellés de truite Lochleven provenant de l'Office des Pêches américain, réparties comme suit:—		
Ecloserie de Banff, Alberta	352,256	
Ecloserie de Fort Qu'Appelle	150,100	
		504,356
Œufs ocellés de truite coupe-gorge provenant de l'Office des Pêches américain, répartis comme suit:—		
Ecloserie de Banff, Alberta	962,800	
Ecloserie des lacs Waterton	88,050	
		1,050,850
Œufs ocellés de truite coupe-gorge provenant de l'Etat de New-Hampshire, déposés dans la piscifacture de Banff, Alta		537,600
En échange de truite Kamloops et mouchetée—		
Œufs ocellés de truites coupe-gorge provenant de l'écloserie de Cranbrook, déposés dans les auges d'incubation de l'écloserie du parc Stanley, C.B		97,500
En échange de truite Kamloops—		
Œufs ocellés de truite mouchetée provenant de R. H. Yorke, chutes Métaline, Washington, déposés dans les auges d'incubation de la piscifacture de Nelson, C.B		30,000
		2,859,136

RELEVÉ RELATIF AUX QUANTITÉS D'ŒUFS, D'ALEVINS ET DE POISSONS EXPÉDIÉES AILLEURS QU'AUX PISCIFACTURES DU GOUVERNEMENT PENDANT 1928

Espèces	Nombre	Œufs ou poissons	Provenances	Destinations
Saumon atlantique	(a) 4,370	Œufs	Piscifacture de Bedford.	Office de Biologie.
Saumon atlantique	500,000	"	" Miramichi	Trout Brook Co., en échange de truite brune via piscifacture Warren, Warren, N.H.
Saumon atlantique	1,000,000	"	" "	Etat de New-Hampshire, piscifacture Warren, Warren, N.H., en échange de truite arc-en-ciel.
Saumon atlantique	1,000,000	"	" "	Office des Pêches américain, Orland-Est, Maine, E.-U.A., en échange de truite coupe-gorge.
Saumon atlantique	(a) 1,208	Poissons	Piscifacture de Bedford (51)..... Piscifatcure de St-Jean (1157).....	Office de Biologie.
Truite Kamloops..	50,000	Œufs	Piscifacture de Lloyd's, crique.	Club de pêche de Tokyo, Japon—vendus..
Truite Kamloops..	150,000	"	" "	Piscifacture de Cranbrook en échange de truite coupe-gorge.
Truite Kamloops..	15,000	Poissons	" Nelson...	M. R. H. Yorke, chutes Métaline, Washington, E.-U.A., en échange d'œufs ocellés de truite mouchetée.
Truite coupe-gorge.	50,000	Œufs	" Cranbrook	Club de pêche de Tokyo, Tokyo, Japon, vendus.
Truite coupe-gorge.	97,500	"	" Cranbrook	Piscifacture du parc Stanley, C.B. Société de pêcheurs à la ligne, en échange d'œufs de truite tachetée et Kamloops fournis au département.
Truite coupe-gorge.	8,000	"	Castle Lake Trout Co...	Piscifacture du parc Stanley, C.B. Société de pêcheurs à la ligne—vendus.
Truite coupe-gorge.	50,640	"	Piscifacture de truite, riv. Columbia, C.B.	Piscifacture du parc Stanley, C.B. Société de pêcheurs à la ligne.—Don.
Truite mouchetée..	(a) 5,505	"	Piscifacture de Bedford.	Office de Biologie.
Truite mouchetée..	1,350	"	" Middleton	C. D. Campbell, Weymouth, N.-E.—vendus.
Truite mouchetée..	30,000	"	" Nelson...	Piscifacture de Cranbrook en échange de truite coupe-gorge.
Truite mouchetée..	(a) 1,157	Poissons	" St-Jean..	Office de Biologie.

(a) Le Comité des Recherches sur la Piscifacture de l'Office de Biologie fut pourvu à sa demande de tous les œufs et alevins disponibles aux diverses écloseries de poisson.

Pour rendre moins coûteuse et faciliter l'expédition des alevins, on a opéré en 1928 les transferts d'œufs ocellés suivants:—

Espèces	De	À	Nombre
Saumon atlantique.....	(a) Bedford, piscifacture....	Lindloff, piscifacture.....	800,000
	(a) Grand Falls, piscifacture.	Tobique, piscifacture.....	700,000
	(a) St-Jean, piscifacture.....	Florenceville, piscifacture...	1,000,000
	(a) Restigouche, piscifacture	Nipisiguit, piscifacture.....	365,650
	(a) Miramichi, piscifacture..	Nipisiguit, piscifacture.....	150,000
	(a) Miramichi, piscifacture..	Florenceville, piscifacture...	1,000,000
	(a) Miramichi, piscifacture..	Grand Falls, piscifacture....	700,000
	(a) Miramichi, piscifacture..	Kelly's Pond, piscifacture...	450,000
	(a) Miramichi, piscifacture..	Cowichan, lac, piscifacture..	(c) 1,000,000
Poisson blanc.....	(a) Fort Qu'Appelle, piscifacture.	Summerland, piscifacture....	5,000,000
Truite Kamloops.....	(b) Gerrard, piscifacture.....	Nelson, piscifacture.....	300,000
	(b) Lloyds,crique piscifacture	Cowichan, lac, piscifacture..	200,000
	(b) Lloyds', crique, piscifacture.	Cultus, lac, piscifacture.....	(d) 430,000
	(b) Lloyds, crique, piscifacture.	Lakelse, lac, piscifacture....	130,000
	(b) Lloyds, crique, piscifacture.	Pemberton, piscifacture.....	45,000
Saumon Sockeye.....	(b) Stuart, piscifacture.....	Babine, lac, piscifacture.....	6,104,000
	(b) Pemberton, piscifacture..	Stuart, lac, piscifacture.....	(e) 13,013,000

(*a*) 1927—Cueillette d'automne.
(*b*) 1928—Cueillette.

(*c*) Déposé dans la piscifacture du lac Cowichan	900,000
Déposé comme œufs ocellés dans l'arrondissement d'Alberni	100,000
	1,000,000
(*d*) Déposé dans la piscifacture du lac Cultus	2,000
Déposé comme œufs ocellés	28,000
	30,000
(*e*) Déposé dans la piscifacture du lac Stuart	5,005,000
Déposé comme œufs ocellés dans l'arrondissement du lac François	5,005,000
Déposé comme œufs ocellés dans le lac Quesnel	3,003,000
	13,013,000

En 1928, on a opéré les transferts suivants de truites reproductrices mouchetées:—

De	À	Nombre
St-Jean, piscifacture	Antigonish, piscifacture	800
" "	Yarmouth, piscifacture	800
" "	Florenceville, piscifacture	1,050

MARQUAGE DES POISSONS

En vue de préciser les mouvements et déplacements des poissons blancs, pêchés pour des fins de pisciculture, aux campements de cueillette des œufs, établis à l'embouchure de la rivière Dauphin, lac Winnipeg, aussi bien qu'à l'embouchure de la rivière Waterhen, lac Winnipegosis, le marquage des poissons à ces endroits, entrepris l'année précédente, fut poursuivi en 1928. Parmi les pêcheurs les opinions sont fort partagées en ce qui concerne les déplacements des poissons blancs dans ces nappes d'eau; quelques-uns émettant l'avis que les poissons émigrent du lac Winnipegosis dans le lac Winnipeg et vice versa.

Des marques en aluminium furent attachées à la nageoire caudale des poissons. En 1927, les marques, employées dans le lac Winnipeg, portaient en creux ou en relief la lettre "A", cependant que celles, en usage dans le lac Winnipegosis, n'étaient revêtues d'aucun caractère distinctif. En 1928, les marques, employées dans le lac Winnipeg, portaient en relief ou en creux la lettre "O" et celles du lac Winnipegosis, la lettre "B". Les retours de marques, faits jusqu'à ce jour, servent à démontrer qu'il ne se produit pas une migration importante entre les lacs ci-haut désignés. Dix-huit des étiquettes, employées dans le lac Winnipeg en 1927, ont été remises. Six des poissons, qui les portaient, furent repêchés dnas le lac Saint-Martin, et les autres dans le lac Winnipeg. Deux cent quarante des étiquettes utilisées en cette nappe d'eau en 1928 ont fait retour. Toutes furent détachées de poissons pris dans le lac Winnipeg, non loin du lieu de leur libération. Cent quatre-vingt quatorze de ces marques utilisées dans le lac Winnipegosis en 1927 ont fait retour. Un des individus repêchés fut capturé dans le lac Waterhen et les autres dans le lac Winnipegosis. Les lieux de récapture dénotent une migration accentuée de la région méridionale à la région septentrionale du lac.

Aucune récapture des poissons marqués en 1928 n'avait encore été, à la fin de cette année-là, signalée au département. Les opérations de marquage des poissons et des saumons, effectuées en 1928, se décomposent comme suit:—

RELEVÉ RELATIF AU MARQUAGE DES SAUMONS ET DES POISSONS BLANCS EN 1928

Désignation des lieux	Espèces	Nombre de poissons marqués	Dates du marquage	Nature de la marque	Objets du marquage
Margaree, riv., N.-E.	Saumon atlantique—coulage.	100	4 déc.	Etiquette d'argent attachée à la nageoire dorsale.	Pour précsier les mouvements des saumons fréquentant cette rivière pour frayer.
Miramichi, riv., N.-B.	" "	100	31 oct.	" "	" " "
Matapédia, riv., N.-B.	" "	100	26–29 oct.	" "	" " "
Tabusintac, riv., N.-B.	Saumon atlantique—sans coulage.	17	16, 18, 22, 27 mai	" "	" " "
" "	Saumon atlantique—coulage.	8	19–20 oct.	" "	" " "
Anderson, lac, crique Ternan, C.B.	Saumon sockeye—digitales.	183	6 oct.	Sectionnement de la nageoire adipeuse.	Mouvements des digitales et pourcentage revenant comme adultes.
Kennedy, lac, C.B.	" "	506	6 janv.	Sectionnement de la nageoire adipeuse et de la nageoire anale.	" " "
" "	" "	7,970	26 oct.–1er novembre	Sectionnement de la nageoire adipeuse et du segment postérieur de la nageoire anale.	" " "
Winnipeg, lac, Dauphin, riv., Man.	Poissons blancs—sans coulage.	2,478	26–29 sept.–1-3, 5-6 octobre	Marques "O" attachées à la nageoire caudale.	Mouvements des poissons blancs dans ce lac.
Winnipégosis, lac, Waterhen, riv., Man., et lagune de la piscifacture.	Poissons blancs (2,038, coulage; 423 sans coulage).	2,461	28-30 sept., 1, 2, 6, 8, 12, 13, 15, 17, 19, 22, 23 oct.; 8-10 nov.	Marques, série "B" attachées à la nageoire caudale.	" " "

AGRANDISSEMENTS ET AMÉNAGEMENTS

Des réparations, des améliorations considérables et des agrandissements furent accomplis aux piscifactures en existence, et de nouvelles écloseries furent établies à Antigonish et à Yarmouth, Nouvelle-Ecosse, et à la rivière Swan, lac Manitoba.

La piscifacture de Yarmouth est située au débouché du lac George, comté de Yarmouth. Ce bâtiment piscicole a soixante-quatorze pieds et demi de longueur par trente-huit pieds de largeur et est pourvu de quarante auges d'incubation modèles, chacun de seize pieds de longueur et de seize bassins ou réservoirs de quatorze pieds de longueur chacun par vingt-quatre pieds de largeur. Son aménagement comporte deux salles pour l'usage du personnel, un bureau, un magasin pour les aliments, une glacière, une réserve à charbon et une réserve pour les objets d'outillage. Le corps d'habitation est de trente pieds en carré et comporte sept pièces et une salle de bain. Il y a aussi un garage double. Le régime hydrologique d'incubation consiste en douze étangs-viviers de cent cinquante pieds de longueur par cinq pieds de largeur chacun, dont les parois sont en béton armé et les fonds en gravier. Ce régime est susceptible de toute l'expansion que nécessiteront les opérations. La source d'approvisionnement d'eau est assurée par une digue en béton armé au débouché du lac George. L'écloserie est alimentée d'eau au moyen d'une conduite en bois de huit pouces et les étangs-viviers d'alevinage au moyen d'une conduite de douze pouces. Le bâtiment est pourvu d'une installation sanitaire de plomberie et est chauffé au moyen d'une fournaise à air chaud. Tout l'établissement s'éclaire avec l'électricité fournie par une usine à moteur à essence.

La piscifacture d'Antigonish est semblable à celle de Yarmouth et elle est située à Frasers Mills sur la rivière South, à quatorze milles du bourg d'Antigonish. La source d'approvisionnement d'eau est la rivière South où fut construite une digue en béton pourvue d'une échelle à poissons. Une conduite en bois de vingt pouces mène l'eau de la digue à la piscifacture et aux étangs-viviers d'alevinage. Le régime piscicole hydrologique consiste de douze étangs-viviers de cent quinze pieds de longueur par cinq pieds de largeur chacun avec parois en béton et fonds en gravier. Ce régime est susceptible d'expansion au fur et à mesure des besoins.

A la suite de recherches et d'opérations expérimentales de pêche, une piscifacture de sandre ou doré fut construite à la crique Swan sur la rive orientale du lac Manitoba, près du bourg de Lundar. Ce bâtiment piscicole a cinquante-sept pieds et demi de longueur par trente et un pieds et demi de largeur. Il ne comporte qu'un étage mais renferme deux batteries d'auges d'incubation, de vingt-deux pieds de longueur chacune, avec cinq rangées d'auges, susceptibles de contenir trois cent douze jarres ou bocaux. Le réservoir ou bassin du rez-de-chaussée a vingt et un pieds dix pouces par huit pieds huit pouces, mensuration interne. Le bâtiment comporte aussi trois pièces pour l'usage du personnel. L'approvisionnement d'eau dérive de la crique Swan d'où elle est puisée par l'opération d'une pompe actionnée à la vapeur.

Dans les relevés suivants apparaissent les désignations des nappes ou étendues d'eau dont la fertilisation et l'empoissonnement furent effectuées pendant l'année civile par les diverses piscifactures avec la valeur numérique de chacune des expéditions:—

PISCIFACTURE DE BEDFORD

—	Œufs frais de saumon atlantique	Œufs ocellés de saumon atlantique	Alevins de saumon atlantique	Alevins avancés de saumon atlantique	Digitales de saumon atlantique n° 1	Digitales de saumon atlantique n° 2	Œufs ocellés de truite mouchetée	Digitales de truite mouchetée n° 1	Digitales de truite mouchetée n° 2
Ashburn Golf and Country Club (Halifax, co.)—									
Etang artificiel								500	
Barney, riv. (Pictou, co.)—									
Brora, lac								2,500	
Barrington, passage—									
Barrington, rivière—									
Embranchement gauche					20,000				
Lish's, ruisseau					20,000				
Bedford, bassin—									
Anderson, lac									30,000
Jack's, lac									4,000
Sackville, rivière				130,000		15,000			
Little Sackville, rivière						15,000			3,000
Williams, lac									30,000
Office de biologie—									
Station d'expérimentations de l'atlan		4,000					5,000		
Prof. Bean, Dalhousie, université		20							
M. Belliveau	300								
Dr Leim, Dalhousie, université		50					50		
Prof. Gowanloch, Dalhousie, université			51						
Canadian National Bungalow Camps, étang, près Pictou, N.-E									12,000
Chezzetcook, rivière—									
Chezzetcook, baie					20,000				
Conrod's, lac								20,000	
Cole Harbour (Guys., co.)—									
Chain, lac								30,000	
Little Salmon, rivière				66,000	20,000				
East, riv. (Halifax, co.)—									
Whiteford, ruisseau du lac								22,000	
East, riv. (Lun., co.)—									
Whistler, lac								22,000	
East, riv. (Pictou, co.)—						30,000			
Battery, lac								5,000	
Gordon, lac									4,000
McDonald's, lac								2,500	
McLellan's, lac								5,000	
Small, lacs								30,000	
Taylors, lac								2,500	
Embranchement ouest								10,000	
West Branch, lac								32,000	
Echo, lac (Halifax, co.)—									
Big Salmon, rivière					86,000				
Folleigh, riv. (Col., co.)—									
Folleigh, lac								32,000	
Gaspereau, rivière—									
Gaspereau, lac (Guys., co.)					25,000				
Hubbard, riv. (Halifax, co.)—									
Sawlor, rivière					33,000				
Jordan, baie—									
Jordon, riv. (Shelb., co.)—									
Four Mile, ruisseau					50,000				
Larry's, lac (Guys., co.)—									
Donohue, lac								22,000	
Maccan, riv. (Cumberland, co.)—						24,700			
Harrison, lac								30,000	20,000
Mahone, baie—									
East, riv. (Lun., co.)						60,000			
Gold, riv. (Lun., co.)					30,000				
Martin, riv. (Lun., co.)						20,000			
Middle, riv. (Lun., co.)					30,000				
McGrath, étang (Pictou, co.)								5,500	
Merigomish, port—									
Barneys, riv. (Antig., co.)					35,000				
French, riv. (Pictou, co.)					15,000				
Affluent								5,000	
Sutherland, rivière					15,000				
Gairloch, lac								2,500	
Middle, riv. (Pictou, port)					33,000				
Musquodoboit, rivière—									
Dollar, lac					33,000				
Lays, lac								20,000	
Little, rivière					33,000				
Taylor, ruisseau					33,000				
Upper Musquodoboit, rivière					33,000				
Youngs, lac									3,0000
Negro, port—									
Clyde, riv. (Shel., co.)					50,000				
North, riv. (Col., co)—									
McCallums, lac									25,000

PISCIFACTURE DE BEDFORD—*Fin*

—	Œufs frais de saumon atlantique	Œufs ocellés de saumon atlantique	Alevins de saumon atlantique	Alevins avancés de saumon atlantique	Digitales de saumon atlantique n° 1	Digitales de saumon atlantique n° 2	Œufs ocellés de truite mouchetée	Digitales de truite mouchetée n° 1	Digitales de truite mouchetée n° 2
Northumberland, détroit—									
Big Caribou, rivière								5,500	
Little Caribou, rivière								2,750	
Oisier, riv. (Halifax, co.)				66,000					
Black Point, lac								40,000	
Five Island, lac								25,000	
Sheldrake, lac									8,000
Parrsboro, riv. (Cum., co.)—									
Leak's, lac									25,000
Petpeswick, riv. (Halifax, co.)—									
Petpeswick, rivière								20,000	30,000
Rivière John, (Pictou co.)—									
Black, rivière								8,250	
Diamond, ruisseau								2,750	
Embranchement est								5,500	
Gammon, ruisseau								2,750	
Stewarts, ruisseau								2,750	
Sutherlands, ruisseau								2,570	
Embranchement ouest								11,000	
Salmon, riv. (Guys., co.)					30,000				
Salmon, riv. (Col., co.)—									
Archibalds, étang									5,000
Riversdale, lac								20,000	
Océan—									
Grants, lac (Guys., co.)								10,000	
Morrison, lac (Guys., co.)								20,000	
Shag, baie—									
Nine mile, rivière				66,000					
Shubénacadie, rivière—									
Charles, lac									12,000
Kings ou Brierly, ruisseau				33,000					
Kinsac, rivière				33,000					
Roden, rivière					20,000				
Waverley, lac				66,000					
South, riv. (Antigonish, port)					40,000				
Ste-Croix, rivière—									
Meander, riv. (Hants, co.)					16,000				
Ste-Marie, rivière									
East St. Marys, riv. (Pictou, co.)					35,000				
West St. Marys, riv. (Pictou, co.)						30,000			
Tatamagouche, port—									
French, riv. (Col., co.)					30,000				
Terence, baie—									
McGrath, lac (Halifax, co.)									30,000
Hatchet, lac								15,000	10,000
Tracadie, port									
Tracadie, riv. (Antig., co.)					40,000				
West, riv. (Antigonish, co.)					40,000				
Gaspereau, lac								30,000	
West, riv. (Pictou, co.)					33,000				
Eight Mile, ruisseau								2,750	
Four Mile, ruisseau								5,500	
Six Mile, ruisseau								2,750	
Ten Mile, ruisseau								5,500	
	300	4,070	51	460,000	898,000	194,700	5,050	541,500	278,000

Expédition totale.....2,381,671

PISCIFACTURE DE LINDLOFF

(Subsidiaire de la piscifacture de Margaree)

	Alevins de saumon atlantique
Black, rivière—	
McRae, ferme	50,000
Dennys, rivière	50,000
Framboise, rivière—	
Sterling	50,000
Ferguson's, lac—	
McKillops	31,000
Grand, lac—	
Kytes, ruisseau	40,000
McKenzie's, ferme	75,000
Inhabitants, rivière—	
MacDonalds, ruisseau	50,000

PISCIFACTURE DE LINDLOFF—*Fin*

Maddans, rivière—	
McLean, ferme	40,000
Loch Lomond, lac—	
Toms, ruisseau	50,000
Salmon, riv. (Terra Nova)	100,000
Scotts, riv.—	
Murray, ferme	50,000
Tillard, riv.—	
East-Tillard	60,000
West-Tillard	75,000
Ross, ruisseau	25,000
Expédition totale	746,000

PISCIFACTURE DE MARGAREE

—	Alevins avancés de saumon atlantique	Digitales de saumon atlantique n° 1	Digitales de truite mouchetée n° 1	Adultes de truite mouchetée
Baddeck, rivière—				
Baddeck, embranchement		50,000		
Harris, ruisseau			5,000	
McRae's, ruisseau		50,000		
Affluent nord		100,000		
Red Ridge		100,000		
Margaree, rivière—				
Big Brook	50,000		10,000	
Big Intervale, pont	50,000			
Black Rock, fosse		100,000		
Crowdis, pont		100,000		
Dunn's, ruisseau	50,000		5,000	
Egypt, ruisseau			10,000	
Etridge, fosse		50,000		
Gallants, ruisseau	50,000			
Greigs, passage		100,000		
Hannigan's, ruisseau	100,000			
Harts, ruisseau			5,000	
Harts, fosse		100,000		
Harvard, lacs	50,000			
Hatchery, ruisseau			26,900	428
Ingraham's étang		90,000		
Lévis, ruisseau	50,000			
Petite rivière Chéticamp	50,000			
Plateau, ruisseau		25,000		
McDaniel's, ruisseau	50,000			
McDermid s, passage		100,000		
McDermid's, ruisseau			5,000	
McDonald's, ruisseau			5,000	
McLeod's, ruisseau			10,000	
Mill, ruisseau			5,000	
Nelson's, ruisseau			5,000	
Rossville, ruisseau	50,000			
Tingley's, passage	100,000			
Watson's, ruisseau	50,000			
Whitley's, étang		125,000		
Middle, rivière—				
Beaver, ruisseau		50,000		
Passerelle		50,000		
Indian, ruisseau		50,000		
McLennan's, pont		50,000		
Ste-Anne, baie—				
Barasois, rivière	75,000	25,000		
Church, ruisseau			5,000	
Goose, anse			5,000	
South, goulet			5,000	
Ste-Anne, rivière		50,000		
Smith, étang		50,000		
Whycocomagh, baie—				
Indian, ruisseau		50,000		
	775,000	1,465,000	106,900	428

Expédition totale 2,347,328

PISCIFACTURE DE MIDDLETON

—	Alevins avancés de de saumon atlantique	Digitales de saumon atlantique N° 1	Digitales de saumon atlantique N° 2	Digitales de saumon atlantique N° 3	Œufs ocellés de de truite mouchetée	Alevins de truite mouchetée	Alevins avancés de truite mouchetée	Digitales de truite mouchetée N° 1	Digitales de truite mouchetée N° 2	Digitales de truite mouchetée N° 3	Digitales de truite mouchetée N° 4	Alevins d'un an de truite mouchetée
Annapolis, rivière—												
Ruisseaux				109,000								
Crisp, ruisseau											1,000	
Round Hill, rivière—												
Ruisseaux		50,000										
Durling, lac											2,000	
Océan atlantique—												
Chegoggin, rivière							20,000					
Kedge, lac—												
Ruisseaux										12,000		
Mersey, rivière—												
Brooks	125,000	50,000	45,000	80,000			20,000	20,000				
Petite-Rivière—												
Ruisseaux			25,000	25,000								
Baie de Fundy—												
Bear, rivière—												
Ruiseaux		50,000	30,000									
LaHave, rivière—								40,000				
Ruisseaux	75,000	145,000		20,000								
Ninevah, lac								20,000				
Rocky, lac								20,000				
Mahone, baie—												
Chester, bassin—												
Rocky, lac								25,000				
Gold, rivière—												
Ruisseaux		150,000										
Medway, rivière—												
Ruisseaux		50,000	130,000	40,000								
Meteghan, riv. (Digby, Co.)—												
Negro, lac								20,000				
Bassin des Mines—												
Gaspereau, rivière			30,000									
Ruisseaux	50,000						20,000					
Murphy, lac—												
Ruisseaux								15,000				
Parrsboro, rivière—									3,000	8,000		
Leaks, lac												1,025
Nictaux, rivière				155,00								92
Ruisseaux								20,000				
Curl Hole, lac							20,000					
McGill, lac—												
Ruisseaux						15,000						
Skragg, lac								20,000				
Trout, lac—												
Ruisseaux								15,000				
Waterloo, lac—												
Ruisseaux						15,000		10,000				
Zwicker, lac								10,000				

Salmon, riv. (Yarmouth, Co.)—												
Ruisseaux		40,000										
Sissiboo, riv. (Digby, Co.)—												
Porters, lac								20,000				
St. Mary's, baie—												
Salmon riv.—(Digby, Co.)			25,000									
Deans, ruisseau									10,000			
Lower salmon								20,000				
Upper salmon								20,000				
Tusket, rivière—												
Ruisseaux	75,000		140,000	35,000								
Carlton, rivière										5,000		
Weymouth N.-E.—												
G. D. Campbell (vendu à)					1,350							
Yarmouth, port—												
Milton, étangs											2,000	
	325,000	535,000	425,000	464,000	1,350	30,000	80,000	295,000	13,000	25,000	5,000	1,117

Expédition totale 2,199,467

PISCIFACTURE DE WINDSOR

	Alevins de saumon atlantique
Ruisseau de la piscifacture—	
Rivière sans désignation	150
Rivière sans désignation	150
	300
Expédition totale	300

PISCIFACTURE DE FLORENCEVILLE

—	Alevins avancés de saumon atlantique	Digitales de saumon atlantique N° 1	Digitales de saumon atlantique N° 2	Digitales de saumon atlantique N° 3	Digitales de saumon atlantique N° 4	Alevins avancés de truite moucheté	Digitales de truite moucheté N° 1	Adultes mâles de truite moucheté
Magaguadavic, rivière—								
Magaguadavic, lac				10,500				
Miramichi, rivière—								
Bogan, ruisseau		15,000						
Clearwater		15,000						
Elliott, ruisseau		40,000						
Affluent nord		120,000		10,500				
Juniper, ruisseau							20,000	
Simpson, ruisseau		15,000						
Affluent sud		125,000						
Teague, ruisseau		20,000						
Ste-Croix, rivière—								
Palfrey, ruisseau							25,000	
Skiff, lac	21,000	54,000						
St-Jean, fleuve—								
Acker, ruisseau		15,000						
Bath à Beachwood				5,500				
Becaguimac, rivière	30,000	40,000		10,000				
Dividsons—Ferry				10,500				
Days, ruisseau		10,000						
Affluent nord	20,000	20,000						
Affluent sud		20,000						
Bulls, crique			25,000				70,000	
Deep, crique		5,000						
Eel, rivière	14,000	10,000	40,000	10,500				
Second Eel, lac							30,000	
Polowagamis, ruisseau							40,000	
Rusteen, lac							25,000	
Florenceville à Bath		50,000						
Florenceville à Woodstock		10,000						
A Woodstock		5,000		11,000				
Gesequit, rivière							40,000	
Gibson Mill, ruisseau		30,000						
Hardwood, crique		25,000						
Holmesville, ruisseau							20,000	
Keswick, rivière				31,500				
Long, crique				10,500				
Mactaquack, rivière				11,500				
Meduxnekeag, rivière		133,000						
Hagerman, ruisseau							50,000	
Marven, ruisseau		17,000						
Méductic, rivière			20,000					
Méductic à Hatfield Ferry				10,500				
Monquart, rivière				11,000				
Affluent nord	30,000							
Affluent sud	45,000							
Nackawic, rivière				18,500				
Nashwaak, rivière		100,000					60,000	
Ryan, ruisseau							40,000	
Parent, Ferry				3,000				
Presquille, rivière		125,000						
Brown, crique		25,000						
Centreville, étang								50
Little Presquille, rivière		40,000						
Shiktehawk, rivière—		100,000			4,346			
Little Shiktehawk						20,000		
Priests, ruisseau							20,000	
Affluent sud		50,000						
Shogomoc, rivière		40,000					50,000	
Stikney, ruisseau							35,000	
Upham Squires, ruisseau							2,000	
Whitemarsh, crique						30,000		
	160,000	1,274,000	85,000	165,000	4,346	50,000	527 000	50

Expédition totale 2,265,396

PISCIFACTURE DE GRAND FALLS

—	Alevins de saumon atlantique	Alevins avancés de saumon atlantique	Digitales n° 1 de saumon atlantique	Alevins de truite mouchetée	Alevins avancés de truite mouchetée	Digitales de truite mouchetée n° 1
Salmon, rivière—						
Aubin, passage à niveau		50,000	50,000			
Big bogan		75,000	28,000			
Boat, débarcadère		100,000	75,000			
Covered bridge		20,000	25,000			
Davie Mill			45,000			
Foley, ruisseau			150,000			
Little Salmon, rivière		100,000	75,000			
Max Cry, haut-fonds		50,000	25,000			
Mooney, ruisseau		75,000	50,000			
Sutherland, ruisseau			125,000	50,000		
Tom Cote, moulin		50,000	25,000			
St-Jean, fleuve—		50,000	125,000			
Andover						
Argossy, ruisseau		75,000	75,000			
Aroostock			250,000			
Baker, lac					80,000	20,000
Falls, ruisseau—						
Price, ruis. (Vic., co.)						10,000
Grande Rivière				50,000		
Green, rivière						93,612
Ruis. de la piscifacture	6,000	24,700	15,950			
Iroquois, rivière						75,000
Indian-Ferry		50,000	50,000			
Inman-Flat			55,000			
Kilburn-Ferry		30,000	25,000			
Limestone-siding			50,000			
Lower Perth			50,000			
Little-River				50,000		
Beaver, ruisseau						50,000
Ledges						70,000
Morell siding		75,000	50,000			
Muniac		50,000	125,000			
Nine Mile, ruisseau				20,000		
Poitras, ruisseau				10,000		
Powers, crique						4,500
Quisibis, rivière					70,000	
Rideout, ruisseau						500
River de Shute		75,000	25,000			
Salmon, rivière			100,000			
Siegas, rivière					80,000	
Unique, lac						40,000
Témiscouata, co. (Qué.)—						
Plainasse, rivière—						
Round, lac					10,000	
	6,000	949,700	1,668,950	180,000	240,000	363,612

Expédition totale 3,408,262

PISCIFACTURE DE MIRAMICHI

—	Œufs ocellés de saumon atlantique	Digitales de saumon atlantique n° 1
Alberni, arrondissement—		
Sproat, lac—		
Taylor, rivière	100,000	
Miramichi, rivière—		
Barnaby, rivière		120,000
Bartholomew, rivière		60,000
Bartibogue, rivière		60,000
Baie-du-Vin		60,000
Black, rivière		129,120
Burnt-Church		60,000
Cains, rivière		180,000
Dungarvon, rivière		112,000
Renous, rivière		180,000
Tabusintac, rivière		60,000
Eskedelloc		60,000
Taxis, rivière		120,000

PISCIFACTURE DE MIRAMICHI—*Fin*

—	Œufs ocellés de saumon atlantique	Digitales de saumon atlantique n° 1
Miramichi, rivière—*Fin*		
Little South West Miramichi, rivière	.....	750,000
North West Miramichi, rivière	.....	1,125,000
Millstream	.....	184,000
Sevogle, rivière	.....	225,000
Stewart, rivière	.....	40,000
Trout, ruisseau	.....	60,000
Wild Cat, ruisseau	.....	48,000
Northumberland, détroit—		
Buctouche, rivière	.....	28,000
Cocagne, rivière	.....	60,000
Kouchibouguac, rivière	.....	56,000
Richibucto, rivière	.....	32,000
St-Jean, fleuve—		
Canaan, rivière	.....	12,000
Nashwaak, rivière	.....	120,000
	100,000	3,941,120

Expédition totale 4,041,120

PISCIFACTURE DE NIPISIGUIT

(*Subsidiaire de la piscifacture de Restigouche*)

	Alevins de saumon atlantique
Nipisiguit, rivière—	
Bear, île	35,000
Church, pointe	40,000
Club House, fosse	45,000
Comeau, débarcadaire	27,000
Gilmore, ruisseau	40,000
Grilse, fosse	40,374
Knight, ruisseau	35,000
Long Meadow	35,000
Marchall-Boudreau, Beach	35,000
Middle-Beach	40,000
Middle-Landing	30,000
Papineau, rivière	45,000
Expédition totale	447,374

PISCIFACTURE DE RISTIGOUCHE

—	Alevins de saumon atlantique	Alevins de saumon atlantique avancés	Digitales de saumon atlantique n° 1	Digitales de saumon atlantique n° 2
Baie-des-Chaleurs—				
Benjamin, rivière	.....	40,000	.....	.....
Charlo, rivière	.....	30,000	.....	.....
Jacquet, rivière	.....	50,000	.....	.....
Ristigouche, rivière	.....	.....	6,700	.....
Chain of Rock à Chamberlain	.....	240,000	.....	.....
Cheaters-Broock à Toms-Brook	.....	240,000	.....	.....
Christopher, ruisseau	.....	50,000	.....	.....
Cross Point, île	250,000	.....	.....	.....
Glen Emma	.....	60,000	.....	.....
Routhierville	.....	60,000	.....	.....
Walker, île	250,000	.....	.....	.....
Matapédia, rivière—				
Causapscal	.....	50,000	.....	.....
Millstream, chutes	.....	50,000	.....	.....
Milnikek, rivière	.....	60,000	.....	.....
Pitts siding	.....	50,000	.....	.....
St-Alexis	.....	27,600	.....	.....
Ste-Florence	.....	60,000	.....	.....
Upsalquitch, rivière	240,000	.....	65,050	.....
Assamatquaghan	.....	.....	.....	9,000
Meadow, ruisseau	.....	.....	.....	35,000
	740,000	1,067,600	71,750	44,000

Expédition totale 1,923,350

PISCIFACTURE DE SAINT-JEAN

—	Saumon atlantique					Truite brune					Saumon des lacs	
	Alevins avancés	Digitales N° 1	Digitales N° 2	Digitales N° 3	Digitales N° 5	Digitales N° 1	Digitales N° 2	Digitales N° 3	Digitales N° 5	Adultes	Alevins avancés	Adultes
Baie de Fundy—												
Lac artificiel												
Lac artificiel N° 3												
Lac artificiel N° 4												
Lac artificiel N° 5												
Black, riv. (St-John, Co.)	75,000				2,814							
Gardner, crique (St-John, Co.)	50,000											
Otter, lac												
Taylor, lac												
Cook, lac												
Douglas, lac												
Hammond, riv. (St-John & Kings, Cos.)—												
Dougherty, lac (Charlotte, Co.)												
Réservoir de la pisciculture												
Henry, lac (St-John, Co.)												
Horrigan, lac												
Lily, lac (Rockwood, Parc)												
Marsh, lac—												
Dark, lac												
Mispec stream (St-John, Co.)	20,000											
Loch Lomond, lac (St-John, Co.)						282,835	15,100	3,907	2,301	4,746		
Musquash (St-John & Kings, Cos.)											50,000	
New River (Charlotte, Co.)	25,000											
Pocologan, riv. (Charlotte, Co.)	50,000											
Etang privé (H. C. Mott, 13 rue Germain, St-John)												
Office de biologie, St-André		775	300	82								
Chignecto, baie—												
Shepody, baie—												
Petitcodiac, riv. (Westmoreland & Albert, Cos.)	75,000											
Standard, lac												
Clear, lac (Charlotte, Co.) St-George)												
Crooked, crique—												
McFadden, lac (Albert, Co.)												
Kelly's Meadow, ruisseau—												
Clear, lac (St. John Co.)												
Magaguadavic, riv. (Charlotte, Co.)												
Bear, lac												
Bonny, riv. (Char.otte, Co.)												
Cranberry lac (York, Co.)												
Dead Water												
Harvey, lac (York, Co.)	20,000											
Lac Utopia (Charlotte, Co.)												
Red Rock, lac (Charlotte, Co.)												
Mink lac (York, Co.)												
Magaguadavic N.E												
Trout, ruisseau												
Oromocto, riv. (Sunbury, Co.)												
Three tree, crique												

PISCIFACTURE DE SAINT-JEAN—*Fin*

—	Saumon atlantique					Truite brune					Saumon des lacs	
	Alevins avancés	Digitales N° 1	Digitales N° 2	Digitales N° 3	Digitales N° 5	Digitales N° 1	Digitales N° 2	Digitales N° 3	Digitales N° 5	Adultes	Alevins avancés	Adultes
Oromocto riv. (Sunbury Co.)—*Fin*												
Yoho lac (York, Co.)												
Ottawa, Ontario												
Passamaquoddy, baie—												
Bills, lac												
Crécy, lac												
Digdeguash, riv. (Charlotte, Co.)												
Burnie, lac												
Hitching, ruis. (Charlotte, Co.)												
St. Croix riv. (Charlotte Co.)—												
Canous riv. (Charlotte ,Co.)—												
Green, ruisseau (Charlotte, Co.)												
Chamcook, lac (Charlotte, Co.)	40,000										48,230	78
Welsh, lac												
Dennis, riv												
Murchie, ruisseau (Charlotte, Co.)												
Grand lac (York, Co.)		25,000										
Lineburner, lac												
Mohanas, rivière												
Soap, ruisseau (Charlotte, Co.)												
Stein, lac												
Richibucto, rivière—												
Molus, rivière												
St. John, fleuve—												
Kennébecasis riv. (Kings, Co.)	75,000											
Balls, lac (St. John, Co.)												
Dolan, lac												
Green, lac												
Ping Pong, lac												
Santon, digue												
Nérépis, riv. (Kings & Queens, Cos.)	50,000											
Pokiok, riv. (York, Co.)—												
Davidson, lac (York, Co.)												
George, lac (Gleenwood)												
George, lac (Harvey)												
Nashwaksis, rivière												
Salmon, riv. (St. John, Co.)		6,777										
Trout, crique (Kings, Co.)	50,000											
Silver, lac (Westmoreland, Co.)												
Waweig, riv. (Charlotte, Co.)—												
Bartlett, lac (Charlotte, Co.)												
Long, lac (Charlotte, Co.)												
West-Harbour—												
Big Meadow, ruisseau (Charlotte, Co.)												
	530,000	32,552	300	82	2,814	282,835	15,100	3,907	2,301	4,746	98,230	78

PISCIFACTURE DE SAINT-JEAN

—	Truite lochleven					Truite arc-en-ciel			Truite mouchetée						
	Alevins avancés	Digitales N° 2	Digitales N° 4	Poissons d'un an et demi	Adultes	Œufs ocellés	Digitales N° 2	Adultes	Alevins	Alevins avancés	Digitales N° 1	Digitales N° 2	Digitales N° 3	Digitales N° 4	Adultes
Baie de Fundy—															
Lac artificiel							422								
Lac artificiel N° 3								200							
Lac artificiel N° 4								525							
Lac artificiel N° 5								275							
Black riv. (St-John, Co.)															
Gardner, crique (St-John, Co.)															
Otter, lac											15,000	3,000			
Taylor, lac											15,000				
Cook, lac											5,000				
Douglas, lac											10,000				
Hammond, riv. (St-John & Kings, Cos.)—															
Dougherty, lac (Charlotte, Co.)											10,000				
Réservoir de la pisciculture											20,000	5,000			
Henry, lac (St-John, Co.)											15,000				
Horrigan, lac											5,000				
Lily, lac (Rockwood, Parc)														1,100	2,252
Marsh, lac—															
Dark, lac											5,000				
Mispec stream (St-John, Co.)											10,000				
Loch Lomond, lac (St-John, Co.)	46,096	7,551	1,147	3,891	5,528										
Musquash (St-John & Kings, Cos.)									25,000						
New River (Charlotte, Co.)															
Pocologan riv. (Charlotte, Co.)															
Etang privé (H. C. Mott, 13 rue Germain, St-John)												25			
Office de biologie, St-André											250	525	382		
Chignecto, baie—															
Shepody, baie—															
Petitcodiac, riv. (Westmoreland & Albert, Cos.)															
Standard, lac											10,000				
Clear, lac (Charlotte, Co.) St. George								2,602							
Crooked, crique—															
McFadden, lac (Albert, Co.)												5,000			
Kelly's Meadow, ruisseau															
Clear, lac (St. John, Co.)											15,000				
Magaguadavic, riv. (Charlotte, Co.)											10,000				
Bear, lac											10,000				
Bonny, riv. (Charlotte, Co.)											15,000				
Cranberry, lac (York, Co.)											10,000				
Dead water											5,000				
Harvey, lac (York, Co.)															
Lac Utopia (Charlotte, Co.)										20,000					
Red Rock, lac (Charlotte, Co.)								350				3,000			
Mink, lac (York, Co.)											10,000				
Magaguadavic N.E.											8,000				
Trout, ruisseau										40,000					

PISCIFACTURE DE SAINT-JEAN—*Fin*

—	Truite lochleven					Truite arc-en-ciel			Truite mouchetée						
	Alevins avancés	Digitales N° 2	Digitales N° 4	Poissons d'un an et demi	Adultes	Œufs ocellés	Digitales N° 2	Adultes	Alevins	Alevins avancés	Digitales N° 1	Digitales N° 2	Digitales N° 3	Digitales N° 4	Adultes
Oromocto, riv. (Sunbury, Co.)											20,000				
Three tree, crique											10,000				
Yoho, lac (York, Co.)											40,000				
Ottawa, Ontario						500									
Passamaquoddy, baie—															
Bills, lac											10,000				
Crécy, lac											10,000				
Digdeguash, riv. (Charlotte, Co.)											10,000				
Burnie, lac											20,000				
Hitching, ruisseau (Charlotte, Co.)											10,000				
St-Croix riv. (Charlotte, Co.)—															
Canous, rivière (Charlotte, Co.)—															
Green, ruisseau (Charlotte, Co.)											10,000				
Chamcook, lac (Charlotte, Co.)															
Welsh, lac											10,000				
Dennis, riv											5,000				
Murchie, ruisseau (Charlotte ,Co.)											10,000				
Grand lac (York, Co.)															
Limeburner, lac											25,000				
Mohanas, rivière											5,000				
Soap, ruisseau (Charlotte, Co.)											20,000				
Stein, lac											10,000				
Richibucto, rivière—															
Molus, rivière											10,000				
St-John, fleuve—															
Kennébecasis, riv. (Kings, Co.)											20,000				
Balls, lac (St-John, Co.)											10,000				
Dolan, lac											10,000				
Green, lac												500			
Ping Pong, lac												2,000			
Santon, digue											20,000				
Nérépis, riv. (Kings & Queens, Cos.)															
Pokiok, riv. (York, Co.)—															
Davidson, lac (York, Co.)											20,000				
George, l c (Gleenwood)											25,000				
George, lac (Harvey)											20,000				
Nashwaksis, rivière													1,600		
Salmon, riv. (St-John, Co.)															
Trout, crique (Kings, Co.)															
Silver, lac (Westmoreland, Co.)											10,000				
Waweig, riv. (Charlotte, Co.)—															
Bartlett, lac (Charlotte, Co.)											10,000				
Long, lac (Charlotte, Co.)											10,000				
West-Harbour—															
Big Meadow, ruisseau (Charlotte, Co.)											10,000				
	46,096	7,551	1,147	3,891	5,528	500	422	3,952	25,000	60,000	603,250	19,050	1,982	1,100	2,252

Expédition totale..... 1,754,666

PISCIFACTURE DE TOBIQUE

(Subdivision de la piscifacture de Grand Falls)

	Alevins de saumon atlantique	
Tobique, rivière	45,000	
Tobique, embranchements	100,000	
Gaunces, marécage	25,000	
Grear, hauts-fonds	45,000	
Haley, ruisseau	50,000	
Ruisseau de la piscifacture	29,000	
Millers Main, rivière	50,000	
Embranchement de droite de la Tobique	46,000	
Riley, ruisseau	75,000	
Sisson, affluents	25,000	
Deux ruisseaux	100,000	
Eaux marécageuses	75,000	
	665,000	
Expédition totale		665,000

PISCIFACTURE DE KELLY'S POND

—	Alevins de saumon atlantique	Alevins avancés de saumon atlantique	Digitales de saumon atlantique N° 1	Digitales de truite arc-en-ciel N° 2	Alevins avancés de truite mouchetée	Digitales de truite mouchetée N° 1	Digitales de truite mouchetée N° 2	Digitales de truite mouchetée N° 3
Bédèque, baie—								
Dunk, rivière—								
Electric light, étang						20,000		
Dunk, rivière, affluent nord	50,000							
Dunk, rivière, affluent sud		50,000						
Blooming Point, étang—								
McCormick, ruisseau						10,000		
O'Hara's, ruisseau						10,000		
Cardigan, baie—								
Brudenell, rivière			10,000					
Cardigan, rivière	25,000					10,000		
Cascumpeque, baie—								
Lairds, étang						10,000		
Trout, rivière							3,500	
Covehead, baie—								
Black, rivière						15,000		
Fortune, baie—								
Fortune, rivière, affluent ouest						15,000		
Fortune, rivière, affluent nord		15,000						
Golfe St-Laurent—								
East, lac							3,500	
Goose, rivière						10,000		
Naufrage, rivière		36,000						
North, lac						20,000		
Schooner, étang	10,000							
Hillsboro, rivière—								
Clarke, rivière						10,000		
Forbes, ruisseau							5,855	
Etang de la piscifacture								700
Johnson, rivière	25,000		15,000					
Sherry's, ruisseau						15,000		
Malpèque, baie—								
Indian, rivière		25,000						
Niminegash, rivière—								
Green's stream						10,000		
Montague, rivière—								
McRae's, étang						10,000		
Montague Electric light, étang						20,000		
New London, baie—								
Hope, rivière						10,000		
Stanley, rivière						5,000		
North, rivière—								
Coles, étang					20,000			
Milton, rivière	15,000							
Northumberland, détroit—								
Belle, rivière		15,000						
Smelt, ruisseau						10,000		
Sable, rivière—								
Dixon, étang						10,000		
Orwell, baie—								
Newton, rivière						5,000		
Pictou, port—								
Wentworth, lagune								1,8000
Pisquid, lac				11,409				
Rustico, port—								
Hunter, rivière—								
Hazel, bosquet					25,000			
New Glasgow, rivière		15,000						
St. Peters', baie—								
Morelle, rivière	130,000	50,000	27,653					
Fishers, rivière					11,000			
Gillans, rivière					25,000			
McKennas, rivière						15,000		
Fond de la baie	15,000							
Midgell, rivière			15,000					

PISCIFACTURE DE KELLY'S POND—*Fin*

—	Alevins de saumon atlantique	Alevins avancés de saumon atlantique	Digitales de saumon atlantique N° 1	Digitales de truite arc-en-ciel N] 2	Alevins avancés de truite mouchetée	Digitales de truite mouchetée N° 1	Digitales de truite mouchetée N° 2	Digitales de truite mouchetée N° 3
Tignish, rivière—								
Haywood, étang						7,000		
Round, étang						10,000		
Tracadie, baie—								
Winter, rivière	75,000							
Thompson, étang					20,000			
Vernon, rivière—								
McMillans, étang						10,000		
Webber, anse—								
Barbara Weit, rivière						10,000		
Wilmot, rivière—								
Clarks, étang						5,000		
Wheatley, rivière—								
Rackhams, étang					15,000			
	345,000	206,000	67,653	11,409	116,000	282,000	12,855	2,500

Expédition totale 1,043,417

PISCIFACTURE DE GULL HARBOUR

—	Alevins de sandre ou doré	Œufs frais de poisson blanc	Alevins de poisson blanc
Lac Winnipeg—			
Big-Island, rive est	2,500,000		2,550,000
Big-Island, rive nord	1,000,000		10,000,000
Big-Island, rive ouest			1,500,000
Black-Island, rive sud	3,500,000		
Black-Island, rive ouest	1,047,000		7,500,000
Deer-Island, rive est	1,000,000		4,000,000
Punk-Island, rive nord			9,000,000
Punk-Island, rive sud			2,000,000
Rivage ouest			2,000,000
West-shore près Grindstone, Pointe	2,000,000		
Bérens, rivière		375,000	
Pigeon, baie		2,850,000	
Bérens, rivière et environs via "C.G.S. *Bradbury*"—			
Entre les îles Black Bear et Egg			1,000,000
H. B. Coy's, baie			1,280,000
Channel, île			1,250,000
Disboro's dock			1,280,000
Flat-head, pointe			1,280,000
Flat Head et Helgis			1,280,000
Lobstick, île			1,280,000
McKay, port			1,280,000
McKay, île			1,280,000
Mission méthodiste			1,280,000
Mission catholique romaine			1,280,000
Sandy-bar et environs			1,280,000
Sheep, île			1,280,000
Clear, lac	175,000		
Burns ou Olson's, lac	50,000		
Goose ou Roblin, lac	75,000		
Jackfish ou Mitchell's, lac	150,000		
Killarney, lac	150,000		
Madge, lac, Sask	250,000		
Minnedosa, lac	250,000		
Oddfellows, lac	75,000		
Pelican, lac	150,000		
Perch, lac	125,000		
Red riv. à Selkirk	50,000		
Rock, lac	150,000		
Round lac	125,000		
Sorbo's, lac	50,000		
Souris, lac	175,000		
	13,047,000	3,225,000	54,880,000

Expédition totale 71,152,000

CRIQUE DE SWAN

	Œufs frais de sandre ou doré
Lac Manitoba—Swan, crique et eaux tributaires	187,340,000

PISCIFACTURE DE WINNIPEGOSIS

—	Œufs frais de sandre ou doré	Alevins de poisson blanc
Lac Dauphin—		
Valley, rivière	340,000	
Lac Manitoba—		
Alice, pointe (13 milles de la piscifacture)	.....	1,500,000
Lac Winnipégosis—		
Armstrong, crique (7 milles de la piscifacture)	.....	2,500,000
Chartrand, crique	.....	1,598,526
Devils, île S.E. (30 milles de la piscifacture)	.....	2,000,000
Devils, île S.O. (30 milles de la piscifacture)	.....	3,200,000
Fullers Bay—Lunch, pointe (14 à 20 milles de la piscifacture)	.....	1,000,000
Hunter, île (18 milles de la piscifacture)	.....	800,000
Long, île (12 à 14 milles de la piscifacture)	.....	1,500,500
MacKenzie, pointe (2 milles de la piscifacture)	.....	5,000,000
Mossy, rivière et chenal (4¼ milles de la piscifacture)	.....	1,000,000
North-Red-Deer, pointe	.....	2,000,000
Snake-Island, est et N.E	.....	6,000,000
Snake-Island, est	.....	6,000,000
Snake-Island, sud	.....	6,000,000
Snake-Island, sud-est	.....	1,500,000
Snake-Island, sud-ouest	.....	1,000,000
La Pêcherie (14 milles de la piscifacture)	.....	3,000,000
Trente verges de la piscifacture	.....	4,000,000
Waterhen, rivière—		
High-Island, Reed, pointe (34 à 38 milles de la piscifacture)	.....	1,500,000
	340,000	51,099,026

Expédition totale 51,439,026

PISCIFACTURE DE FORT QU'APPELLE

—	Digitales de truite brune N° 1	Alevins de sandre ou doré	Alevins de poisson blanc
Beaver, rivière—			
Makwa, lac	.....	.....	1,000,000
Cowan, rivière—			
Okemasis, lac	.....	.....	2,000,000
Hudson Bay, lac (non trib.)	.....	1,000,000	.....
Manito, lac (non trib.)	.....	.....	200,000
Midnight, lac—			
Birch, lac	.....	.....	1,000,000
Milk, rivière—			
Battle, crique—			
Adams, crique	14,250	.....	.....
Mink, crique	14,250	.....	.....
School, crique	4,750	.....	.....
Tributary, crique	4,750	.....	.....
Moose Mountain, crique—			
Gooseberry, lac	.....	800,000	.....
North Saskatchewan, rivière—			
Jackfish, lac	.....	.....	2,000,000
South Saskatchewan, rivière—			
Elkwater, lac (Alta.)	.....	1,000,000	.....
Qu'Appelle, rivière—			
Echo, lac	.....	4,770,000	2,265,000
Katepwa, lac	.....	5,000,000	1,000,000
Lebret, lac	.....	2,000,000	734,000
Sioux, lac	.....	3,000,000	1,000,000
Long or Last Mountain, lac	.....	.....	2,000,000
Turtle, rivière—			
Turtle, lac	.....	.....	2,000,000
Whitesand, rivière—			
Cussed, crique—			
Wilson, lac	.....	400,000	.....
Fishing, lac	.....	1,000,000	.....
York, lac	.....	600,000	.....
	38,000	19,570,000	15,199,000

Expédition totale 34,807,000

PISCIFACTURE DE BANFF

—	Digitales de truite brune N° 1	Digitales de truite brune N° 2	Hybrides adultes de truite brune	Alevins de truite coupe-gorge	Digitales de de truite coupe-gorge N° 1	Adultes de truite coupe-gorge	Digitales de truite Lochleven N° 1	Digitales de truite Lochleven N° 2	Alevins de truite arc-en-ciel	Digitales de truite arc-en-ciel N° 1	Digitales de truite arc-en-ciel N° 2	Digitales de truite arc-en-ciel N° 3	Adultes de truite arc-en-ciel	Digitales de truite saumonée N° 4	Adultes de truite mouchetée
Bow, rivière—															
Anthracite, crique				30,000											
Bear, crique				5,000											
Big Hill, crique				40,000											
Boom, lac				20,000											
Cascade, crique															
Pederson, crique				15,000											
Castle, crique				10,000											
Cold, crique				25,000											
Consolation, lac				20,000											
Exshaw, lac				40,000											
Fish creek, embranchement nord												10,000			
Fish creek, embranchement sud												5,000			
Forty Mile, crique				25,000											
Gap, lac				30,000											
Hay Meadow, crique				50,000											
Healy, crique				15,000											
Highwood, rivière—															
Pekisko, crique									10,000						
Cataract, rivière									23,000		16,000				
Lac O'Hara											24,000				
Miller, crique									10,000						
Flat, crique									24,000						
Sullivan, crique									32,000						
Horse, crique				15,000											
Jumping Pound, crique				40,000											
Lac Louise				60,000											
Massive, crique				40,000											
Moraine, lac				40,000											
Pipsetone, crique				20,000											
Policeman, crique				40,000											
North Sheep, crique—															
Rip Rap, crique				20,000											
South Sheep, crique				30,000											
Canyon, crique				10,000											
Dyson, crique				10,000											
George, crique				5,000											
Long Prairie, crique				10,000											
Macabee, crique				15,000											
Sibbald, crique				10,000											
Spencer, crique				10,000											
Spring, crique				5,000											
Sundance, lagune				25,000											
Sundance, crique				10,000											
Vermillion, lacs				75,000											

Upper Vermillion, lac				15,000											
Vista, lac				20,000											
Altrude, lac				15,000											
Whiskey, crique				40,000											
Calgary, Alberta—Exposition			12			1							2		1
Clearwater, rivière—															
Clear, crique		10,000													
Drummond, crique		10,000													
Prairie, crique		10,000													
North fork		10,000													
Muskeg, crique		15,000													
Elbow, rivière—															
Bragg, crique												10,000			
Mickle, crique												10,000			
McLean, crique									13,500						
Permiz, crique												10,000			
Qullum, source									5,000						
Ranger, crique									5,000						
Robinson, crique												5,000			
Sacree, source									5,000						
Whitley, source												5,000			
Frenchman, rivière, Sask.—															
Bélanger, crique								25,000							
Cypress, lac—															
Sucker, crique								60,000							
Kootenay, rivière—															
Vermillon, crique				60,000											
Lizzard, lac, (14 mls de la piscifacture) pas de débouché				10,000											
McLeod, rivière—															
Carrot, crique—															
January, crique											20,000				
Edson, crique											25,000				
Hornback, crique											10,000				
Moose, crique											10,000				
Sundance, crique											20,000				
Horse, crique											10,000				
Wolf, crique											5,000				
Mud, lac (pas de débouché) 42 mls de la piscifacture				20,000											
Old Man, rivière—															
Allison, crique										20,000					
Burmis, crique										5,000					
Byron, crique										10,000					
Castle, rivière—															
Mill, crique				10,000											
Crows nest, rivière										15,000					
Goods, crique										10,000					
Gold, crique										10,000					
Hoggan, crique										10,000					
Lyndon, crique												10,000			
McGillvary, crique										5,000					
Pincher, crique				15,000							10,000				
Rock, crique										5,000					
Star, crique										5,000					
Kicking Horse—															
Emerald, lac										20,000					
Giddie, crique										5,000					

PISCIFACTURE DE BANFF—*Fin*

—	Digitales de truite brune N° 1	Digitales de truite brune N° 2	Hybrides adultes de truite brune	Alevins de truite coupe-gorge	Digitales de de truite coupe-gorge N° 1	Adultes de truite coupe-gorge	Digitales de truite Lochleven N° 1	Digitales de truite Lochleven N° 2	Alevins de truite arc-en-ciel	Digitales de truite arc-en-ciel N° 1	Digitales de truite arc-en-ciel N° 2	Digitales de truite arc-en-ciel N° 3	Adultes de truite arc-en-ciel	Digitales de truite saumonée N° 4	Adultes de truite mouchetée
Belly, rivière—															
Waterton, rivière—															
Carpentier, crique											10,000				
Cottonwood, crique				10,000											
Mill, crique											10,000				
Pine, crique				10,000							10,000				
Trail, crique				10,000											
Dry Wood, crique															
Yarrow, crique				10,000							10,000				
Willow, crique—															
Brown, crique									5,000						
Bueke, crique									2,485						
Burton, crique												5,000			
Honey, crique												5,000			
Neilson, crique									10,000						
Patterson, crique												2,515			
Quail, crique									10,000						
South fork									15,000						
Ottawa, Ontario					12									12	
Pincher creek, Exposition—															
Jack Alexander			2												
Red Deer, rivière							50,000								
Dog Pound, crique							70,000								
Swanson, crique							30,000								
Fallen Timber								50,000							
Johnson, crique								15,000							
North Raven							45,000								
South Raven							54,700								
Beaver, crique							20,000								
Williams, crique							44,000								
Hauling, crique							11,000								
North Saskatchewan, rivière—															
Cow, crique		5,000													
Prentice, crique		10,000													
Trappers, crique		10,000													
South Saskatchewan, rivière—															
Swift Current, rivière, Sask.—															
Bone, crique, Sask	50,000														
St. Mary's, rivière—															
Lees, crique				20,000											
Tough, crique				15,000											
Two Jacks, lac (pas de débouché) 8 mls de la piscifacture				15,000											
Yoho, rivière—															
Yoho, lac									8,000						
	50,000	80,000	14	1,110,000	12	1	324,700	150,000	177,985	120,010	190,000	77,515	2	12	1

Expédition totale..... 2,280,242

PISCIFACTURE DU PARC JASPER

	Alevins de truite mouchetée
Athabasca, rivière—	
Medicine, lac—	
Maligne, lac	178,773
Medicine, crique du lac	12,000
Expédition totale	190,773

PISCIFACTURE DES LACS SPRAY

(*Subsidiaire de la piscifacture de Banff*)

	Alevins de truite coupe-gorge
Rocky Mountain, parc—	
Spray, rivière—	
Spray, lac	18,000
Baie nord du campement	45,670
Baie au débouché	20,000
Fond du lac	92,000
Bryant, crique	16,000
Rive est du lac	24,000
Marvel, lac	24,000
Smutts, crique	8,000
Upper, crique	52,000
Upper Spray, lacs	20,000
Expédition totale	319,670

PISCIFACTURE DES LACS WATERTON

	Alevins de truite coupe-gorge
Belly, rivière—	
Mami, crique	6,000
Crows Nest, rivière	5,000
Allison, crique	10,000
Burmis, crique	10,000
Bryon, crique	10,000
Cold, crique	5,000
Rock, crique	10,000
Star, crique	5,000
York, crique	5,000
Waterton, rivière—	
Cameron, crique—	
Carthew, lac	10,000
Crooked, crique	6,600
Marais en aval de la piscifacture	200
Expédition totale	82,800

PISCIFACTURE DU LAC ANDERSON

—	Œufs ocellés de saumon sockeye	Alevins de saumon sockeye	Digitales N° 5 de saumon sockeye
Anderson, lac—			
Adlem, crique		408,000	
Beach 1¼ mille de la piscifacture		52,042	
Boulder, crique		408,000	
Cabin, crique		204,000	
Cedar, crique		154,041	
Clemens, crique	130,000	408,000	
Eight mile beach		408,000	
Falls, crique		408,000	
Granite Beach		510,000	
Ternan, crique		107,797	183
Comox, lac—			
Cruikshank, rivière	1,000,000		
Great Central, lac—			
Drinkwater, crique	1,442,000		
Polar, crique	560,000		
Sproat, lac—			
Taylor, rivière	2,002,000		
	5,134,000	3,067,880	183

Expédition totale 8,202,063

PISCIFACTURE DU LAC BABINE

—	Œufs ocellés de saumon sockeye	Alevins de saumon sockeye	Digitales N° 1 de saumon sockeye
Babine, lac—			
Beaver, lagune	.....	250,000	.....
Morrison, crique	.....	.....	1,478,140
Morrison, lac	.....	4,681,230	.....
Salmon. crique	750,000	.....	.....
Talho, lac—			
Talho, crique	750,000	.....	.....
	1,500,000	4,931,230	1,478,140

Expédition totale 7,909,370

PISCIFACTURE DU LAC KENNEDY

—	Œufs ocellés de saumon sockeye	Alevins avancés de saumon sockeye	Digitales N° 1 de saumon sockeye	Digitales N° 3 de saumon sockeye	Digitales N° 4 de saumon sockeye	Digitales N° 5 de saumon sockeye	Adultes de saumon sockeye et chum (hybrides)
Kennedy, lac	.....	450,000	.....	.....	.....	.....	.....
Alberni, baie	.....	100,000	140,000	.....	.....	.....	.....
Clayoquot, rivière (amont)	417,500	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Clayoquot, rivière (aval)	50,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Clayoquot, bras de mer—							
A la piscifacture	.....	.....	.....	.....	20,000	.....	.....
Beaches	.....	.....	.....	.....	.....	18,633	.....
Cold, crique	66,500	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Deer Beaches à Narrows	.....	.....	100,000	.....	.....	.....	.....
Duck, île	.....	.....	60,000	.....	.....	.....	.....
Duck-Island à Martin-Creek	.....	.....	101,909	.....	.....	.....	.....
Martin-Creek à Peters-Creek	.....	.....	200,000	.....	.....	.....	.....
Martin-Creek à Silent-Bay	.....	.....	25,000	.....	.....	.....	.....
Fir-Creek à Silent-Bay	.....	.....	275,000	.....	.....	.....	.....
Rivage du lac	.....	.....	.....	9,000	.....	506	2
Narrows à High Point	.....	.....	150,000	.....	.....	.....	.....
Peninsular-Bay à Agnes-Island	.....	.....	150,000	.....	.....	.....	.....
Peninsular-Bay à Narrows	.....	.....	15,000	.....	.....	.....	.....
Snag, baie	.....	.....	75,000	.....	.....	.....	.....
Ucluelet, baie	.....	.....	125,000	.....	.....	.....	.....
Elk, rivière	505,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kennedy, rivière—							
Juanita, lac	10,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sutton, marais	.....	.....	75,000	.....	.....	.....	.....
	1,049,000	550,000	1,491,909	9,000	20,000	19,139	2

Expédition totale 3,139,050

PISCIFACTURE DU LAC COWICHAN

—	Saumon atlantique				Œufs ocellés de coho	Truite coupe-gorge			Truite Kamloops		
	Alevins	Digitales N° 1	Digitales N° 4	Digitales N° 5		Alevins	Digitales N° 5	Alevins d'un an	Œufs ocellés	Alevins	Digitales N° 5
Cameron, lac—											
Cameron, rivière									30,000		
Cowichan, lac	137,500	3,000		3,674							3,606
Bear, crique	80,000										
Beaver, crique	57,500										
Cottonwood, crique	80,000					34,292			45,000		
Lens, lac											
McKay, crique	68,000				150,000						
Mead, crique	86,000										
Nixon, crique	86,000					25,000					
Robinson, rivière	80,000										
Shaw, crique	80,000					25,000					
Sheep, crique	48,000										
Sutton, crique	80,000										
Wardroper, crique					124,380						
Cowichan, rivière			396			54,829	2,200				
Green, crique					100,000						
Oliver, crique					125,000						
Sahtlam, lac											
Somenos, lac										21,908	
Holmes, crique											
Wake, crique											
Hastings, parc, Van. (Aquarium)											50
New Westminster, exposition								8			
Prospect, lac						15,000					
Spectacle, lac											
Vers la mer—											
Comox, lac						35,000					
Crystal, lac										5,000	
Kemp, lac						15,000					
Matheson, lac						5,000					
McKay, lac										5,000	
Quamichan, lac										25,000	
San Juan, fosse											
Shawinigan, lac										65,000	
Stowell, lac						5,000					
Weston, lac						5,000					
	883,000	3,000	396	3,674	499,380	219,121	2,200	8	75,000	121,908	3,656

PISCIFACTURE DU LAC COWICHAN—*Fin*

—	Truite mouchetée						Saumon du printemps				Alevins de saumon Steel-head
	Alevins	Digitales N° 3	Digitales N° 4	Digitales N° 5	Alevins d'un an	Alevins de deux ans	Œufs ocellés	Alevins	Digitales N° 2	Digitales N° 3	
Cameron, lac—											
Cameron, rivière											
Cowichan, lac—								313,500			80,000
Bear, crique											
Beaver, crique	6,930										
Cottonwood, crique											
Lens, lac	500										
McKay, crique											
Mead, crique							118,000				
Nixon, crique											
Robinson, rivière	12,000						300,000				
Shaw, crique	8,000										
Sheep, crique											
Sutton, crique	7,000						118,000				
Wardroper, crique											
Cowichan, rivière			1,985			123			159,118	58,959	83,260
Green, crique					600						
Oliver, crique					600						
Sahtlam, lac	500										
Somenos, lac											
Holmes, crique	7,000										
Wake, crique	7,000										
Hastings, parc, Van. (Aquarium)				25			8,000				
New Westminster, exposition		75									
Prospect, lac											
Spectacle, lac	8,000										
Vers la mer—											
Comox, lac											
Crystal, lac											
Kemp, lac											
Matheson, Lac											
McKay, lac											
Quamichan, lac											
San Juan, fosse	500										
Shawinigan, lac											
Stowell, lac											
Weston, lac											
	57,430	75	1,985	25	1,200	123	544,000	313,500	159,118	58,959	163,260

Expédition totale..... 3,111,018

PISCIFACTURE DU LAC CULTUS

—	Œufs ocellés de truite Kamloops	Alevins de truite Kamloops	Œufs ocellés de saumon Steelhead	Alevins de saumon Steelhead
Harrison, lac—				
Hicks, lac	18,000	.....	.....	.....
Otter, lac	10,000	.....	.....	.....
Piscifacture et criques Sweltzer	.....	.....	12,083	1,500
Sumas Mt.—				
Devils, lac (entre Chilliwack et Abbotsford)	.....	1,894	.....	.....
	28,000	1,894	12,083	1,500

Expédition totale 43,477

PISCIFACTURE DE GERRARD

	Alevins de truite Kamloops
Kootenay, lac—	
Lardeau, rivière	216,251
Expédition totale	216,251

LAC HARRISON

	Œufs ocellés de saumon sockeye
Harrison, lac—	
A la piscifacture	893,965
Morris, crique	2,650,000
Expédition totale	3,543,965

PISCIFACTURE DU LAC LAKELSE.

—	Œufs ocellés de truite Kamloops	Œufs ocellés de saumon sockeye	Alevins de saumon sockeye	Digitales N° 1 de saumon sockeye	Digitales N° 3 de saumon sockeye
Cloyah, baie—					
Cloyah, lac	60,000	.....	.....	.....	.....
Skeena, rivière—					
Lakelse, lac	.....	.....	4,935,000	450,000	322,500
Angelus, crique	.....	.....	162,000	.....	.....
Beaver, digue	.....	.....	1,906,000	250,000	.....
Salmon, crique	.....	200,000	150,000	.....	.....
Smithers, arrondissement—					
Buckley, rivière—					
Kathlyn, lac	70,000	.....	.....	.....	.....
	130,000	200,000	7,153,000	700,000	322,500

Expédition totale 8,505,500

PISCIFACTURE DE LA CRIQUE LLOYDS

—	Œufs ocellés de truite Kamloops	Alevinss de truite Kamloop
Fraser, fleuve—		
Bouchie lake (4 milles nord de Quesnel)	.....	20,000
Golfe de Georgie—		
Campbell, lac	40,000	.....
Powell, lac	80,000	.....
Half Moon Bay, lac—15 milles sud de Pender Harbour	.....	4,000
Isabell, lac (rive est du lac Pitt)	10,000	.....
Japon	50,000	.....
Link, lac (Ocean Falls)	10,000	.....
North Thompson—		
Birch, lac	10,000	.....
Framst, lac	6,000	.....
Myrtle, lac	30,000	.....
Powder, lac	8,000	.....
Okanagan, lac—		
Beaver, lac	.....	10,000
Beaver Jack, lac drainé par Bassetter & Shuswap dans le lac Shuswap	.....	20,000
Chute, lac	10,000	.....
Garnet Valley, lac	.....	10,000
Island, lac	.....	10,000
Kalamalka, lac—		
Cold stream, lac	.....	75,000
Paul, lac—		
Paul, crique	165,000	.....
Shuswap, arrondissement—		
Shuswap, lac—		
Canoe, crique	.....	10,000
Granite, crique	.....	60,000
Salmon, rivière—		
Bolean, crique	.....	100,000
Palmer, crique	.....	30,000
Eagle, rivière—		
Griffen, lac	15,000	.....
Three Valley, lac	16,000	.....
Similkameen, rivière—		
Blue, lac	.....	10,000
Burns, lac	.....	10,000
McKenzie, lac	.....	10,000
Round, lac	.....	10,000
Smelter, lac	.....	40,000
Tulameen, rivière (Sutter, crique)	.....	10,000
Otter, lac—		
Otter, crique	.....	10,000
Sproat, lac (Vancouver, île)—		
Taylor, rivière	50,000	.....
	590,000	449,000

Expédition totale 1,039,000

PISCIFACTURE DE NELSON

—	Œufs ocellés de truite Kamloops	Alevins de truite Kamloops	Alevins de saumon Kennerly	Œufs ocellés de truite arc-en-ciel	Alevins de truite arc-en-ciel	Œufs ocellés de truite mouchetée	Alevins de truite mouchetée
Arrow, lac—							
Box, lac	8,000						
Inonaklin, rivière							20,000
Lower Arrow, lac		20,000					
Slocan, lac		40,000					
Cahill, lac				20,000			
Bonanza, crique—							
Summit, lac	20,000						
Little Slocan, lac							20,000
Whatshan, lac	40,000						
Columbia, rivière—	100,000						
Big Sheep, crique							10,000
Beaver, crique							10,000
Glenmore, lac							6,000
Windermere, lac—							
Windermere, crique						40,000	
Cranbrook, piscifacture—							
Moyie, rivière—							
Swansie, crique						30,000	
Creston—(Mr. Edmonds)							
Etangs à Creston (80 milles de la piscifacture)							1,000
Fernie, arrondissement—							
Elk, rivière—							
Hartley, crique						10,000	
Hosmer, crique						20,000	
McCool, crique						10,000	
Morrisey, crique						10,000	
Lizzard, crique						10,000	
Illecillewat, rivière—							
Moose, crique						25,000	
Kootenay, lac—							
Bear, crique							10,000
Cottonwood, lac				85,000			
Cottonwood, crique					12,000		
Crawford, crique					20,000		
Goat, rivière—							
Corn, crique						10,000	
Meadow, crique						10,000	
Kaslo, crique						10,000	
Leviathan, lac							10,000
Lime, lac							5,000
McGregor, lac							5,000
Mission, crique							10,000
Kootenay, rivière		29,008			13,142		
Bear, crique					12,000		
Five Mile, crique					25,000		
Forty-nine Mile, crique					37,000		
Grohman, crique					12,000		
Sand, crique					12,000		
Six Mile, lacs				70,000			
Metaline Falls, Washington, E.-U.A. (R. H. Yorke)		15,000					
Okanagan lac—							
A Summerland			205,000				
Pend D'Oreille—							
Boundary, crique						10,000	
Boundary, lac							50,000
Kettle, rivière						10,000	
Christina, lac	15,000						
North Fork of Kettle						15,000	
Smelter, lac	12,000						
Salmon, rivière						10,000	
Source							4,065
Similkameen, rivière—							
Ashnola, rivière						20,000	
One Mile, crique							10,000
Tulameen, rivière						20,000	
	195,000	104,008	205,000	175,000	143,142	270,000	171,065

Expédition totale.....1,263,215.

PISCIFACTURE DE PEMBERTON

—	Œufs ocellés de truite Kamloops	Alevins de Kamloops	Œufs ocellés de saumon sockeye	Alevins de saumon sockeye
Anderson, lac	.....	.....	.....	816,000
Gates, lac	.....	.....	.....	1,360,000
Birkenhead, rivière	.....	.....	.....	17,849,000
François, lac—				
Nadina, rivière	.....	.....	5,005,000	.....
Fraser, fleuve—				
Lac la Hache	14,000	.....	.....	.....
Garibaldi, lac (55 mls sud-ouest de la piscifacture de Pemberton)	5,000	.....	.....	.....
Howe, passage—				
Phantom, lac (courte distance du bourg de Britannia Beach)	.....	3,000	.....	.....
Lillooet, lac—				
Adie, lac	.....	.....	.....	500,000
Alta, lac	.....	20,600	.....	.....
Quesnel, arrondissement—				
Horsefly, rivière	.....	.....	3,003,000	.....
	19,000	23,600	8,008,000	20,525,000

Expédition totale 28,575,600

CAMPEMENT DE RÉCOLTE DU LAC PENASK

—	Œufs ocellés de truite Kamloops	Alevins de truite Kamloops
Ellen, lac—		
Nicola, crique	10,000	.....
Hathiume, lac—		
Hathiume, crique	8,000	.....
Neveu, lac (½ m. ouest de Penask, lac non trib.)	30,000	.....
Nicola, rivière—		
Nicola, lac—		
Quilchena, crique—		
Steer, lac—		
Steer, crique	32,975	.....
Via Summerland, piscifacture—		
Okanagan, lac	.....	60,000
Deep, lac	.....	10,000
Dog, lac	.....	20,000
Trépanier, crique	.....	10,000
Vassaux, lac	.....	20,000
	80,975	120,000

Expédition totale 200,975

PISCIFACTURE DU LAC PITT

—	Alevins de saumon sockeye	Digitales N° 1 de saumon sockeye	Digitales N° 2 de saumon sockeye	Digitales N° 3 de saumon sockeye
Upper Pitt, rivière—				
Chas. Peter's, marais	1,000,000	.....	.....	.....
Four Mile, crique	697,003	200,000	130,000	18,170
Four mile, marais	750,000	200,000	50,000	.....
Mountain, marais	1,000,000	.....	.....	.....
Seven mile, crique	820,000	.....	.....	.....
	4,267,003	400,000	180,000	18,170

Expédition totale 4,865,173

PISCIFACTURE DE RIVERS INLET

—	Oeufs ocellés de saumon sockeye	Alevins de saumon sockeye	Digitables nº 2 de saumon sockeye	Digitales nº 3 de saumon sockeye	Alevins d'un an de saumon sockeye
Namu, lac—					
Pine, crique	500,00	.....	.....	.....	.....
Owikeno, lacs	.....	.....	24,000	24,196	1,990
Asklum, crique	1,001,00	852,700	.....	.....	.....
Cheo, rivière	1,764,000	.....	.....	.....	.....
Dallick, rivière	983,000	780,700	.....	.....	.....
Genesi, crique	1,012,000	847,000	.....	.....	.....
Indian, rivière	570,000	746,000	.....	.....	.....
Medowse, crique (ou piscifacture)	15,000	.....	.....	.....	.....
Quap, crique	1,992,000	1,777,200	.....	.....	.....
Shumahalt Narrows—					
Second Narrows	.....	732,000	.....	.....	.....
Shumahalt, rivière	3,008,000	755,000	.....	.....	.....
Markwell, rivière	.....	782,000	.....	.....	.....
Nookins, rivière	489,000	.....	.....	.....	.....
Wauquash, rivière	691,000	721,000	.....	.....	.....
	12,025,000	7,993,600	24,000	24,196	1,990

Expédition totale.....20,068,786

PISCIFACTURE DU LAC STUART

—	Oeufs ocellés de saumon sockeye	Alevins de saumon sockeye
Stuart, lac—		
Alexander, lac	.....	400,000
Antoine, lac	.....	85,000
Grass, lac	.....	947,075
Middle, rivière—		
Hoy, crique	1,582,000	.....
Rainbow, lac	.....	480,000
Waterlily, lac	.....	510,000
	1,582,000	2,422,075

Expédition totale..... 4,004,075

PISCIFACTURE DE SUMMERLAND

—	Oeufs ocellés de poisson blanc	Alevins de poisson blanc
Okanagan, Rivière—		
Okanagan, lac	100,000	820,000
Kelowna	.....	400,000
Rive nord du lac	.....	2,000,000
Bear, crique	.....	300,000
Peachland	.....	280,000
Rive sud du lac	.....	300,000
Trépanier	.....	300,000
Rive ouest du lac	.....	280,000
	100,000	4,680,000

Expédition totale..... 4,780,000

APPENDICE IV

RECHERCHES SUR LES PÉTONCLES OU VANNEAUX

En 1928, une inspection de la baie Mahone, Nouvelle-Ecosse, en vue de s'y assurer de la condition des gisements de pétoncles ou vanneaux, fut entreprise par M. Andrew Halkett, zoologiste de la direction des Pêches, qui s'est aussi employé à des travaux d'exploration à Country-Harbour et à Isaac-Harbour, Nouvelle-Ecosse aussi bien qu'au large de la région nord-ouest du comté de Prince, Ile-du-Prince-Edouard. Comme on avait prétendu constater l'existence de gisements de pétoncles ou vanneaux dans le bassin des Mines, Nouvelle-Ecosse, un des fonctionnaires de la direction fut chargé de vérifier sur place cet avancé, mais ne put réussir à recueillir aucune donnée de nature à le confirmer.

A la baie Mahone, selon M. Halkett, la condition des bancs de ces mollusques tend vers une amélioration constante. Pareil énoncé ne comporte pas l'idée que dans son ensemble la baie fournisse des indices frappants d'amélioration, mais implique simplement l'attestation que certaines aires de cette nappe d'eau se signalent par un relèvement appréciable des gisements de pétoncles, et entre autres, celles qui furent le théâtre, avant le dépeuplement, de très importantes exploitations de pêche. La refertilisation des fonds procède lentement vers l'est et, en fait, tend à se généraliser à toute la baie.

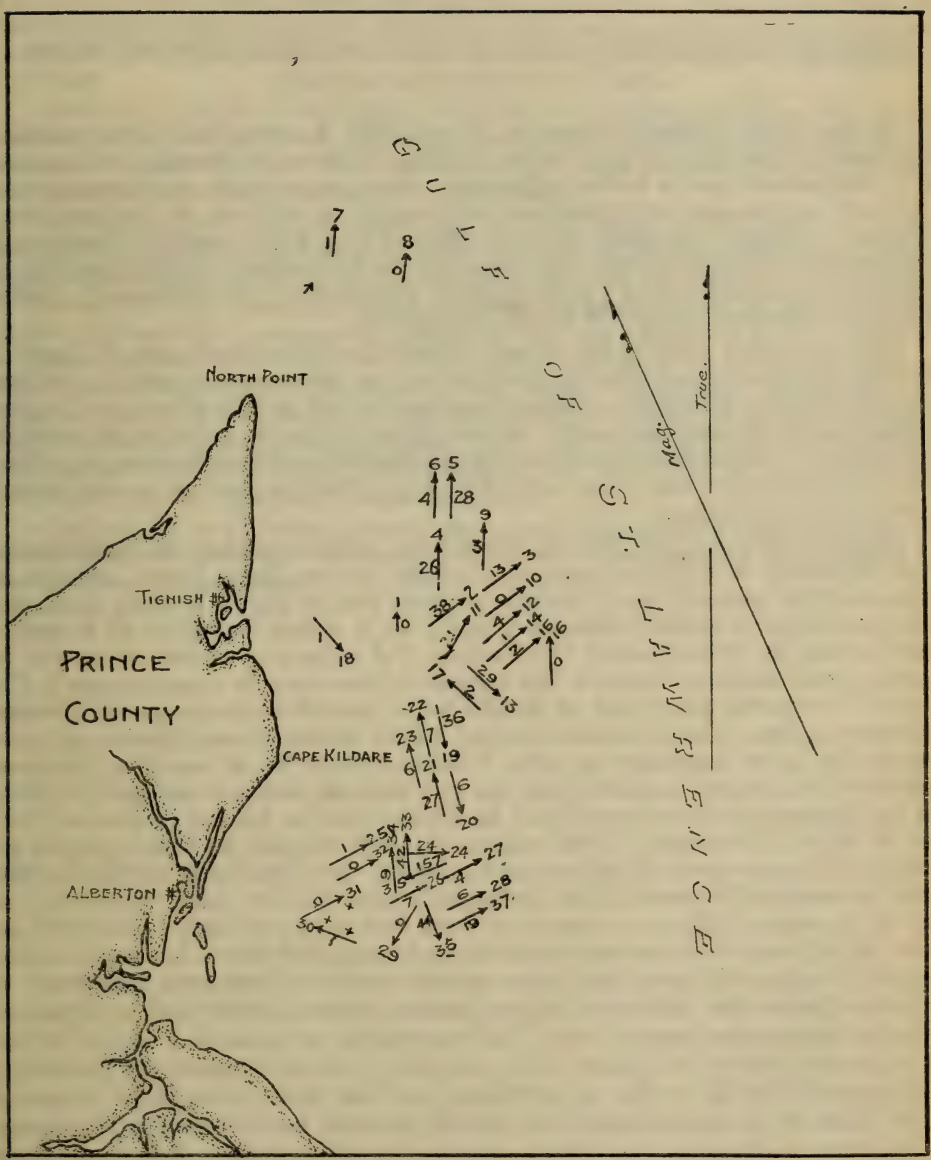
Dans la région Country-Harbour-Isaac-Harbour, des opérations de dragage furent exécutées pendant plusieurs jours sous la direction de M. Halkett. Un très petit nombre de pétoncles ou vanneaux furent extraits de cette étendue et M. Halkett déclare que les recherches ont servi à démontrer l'inexistence en ce lieu de gisements de vanneaux de quelque importance.

L'investigation, conduite dans le golfe Saint-Laurent au large du comté de Prince, I. P.-E., et destinée à compléter une exploration préliminaire faite en 1927, a duré du 24 août au 2 octobre, et a suffi à établir que dans ces eaux les gisements les plus riches se trouvent au large de la côte entre le cap Kildare et Alberton. Il existe aussi des gisements assez importants au large de la côte à partir de Tignish. M. Halkett fait remarquer qu'en général les bateaux doivent s'éloigner de quatre ou sept milles de la côte avant de pouvoir atteindre des bancs assez riches pour être exploités avec profit. Dans le cours de l'investigation, on a opéré des dragages d'une étendue totale de 32,100 verges encore que le travail ait été fortement entravé par les intempéries de la saison.

L'ensemble des dragages a fourni 569 vanneaux. Aucun de ces mollusques n'était d'aussi belle taille que certains d'entre ceux retirés du fond de la baie Mahone et autres lieux des provinces maritimes. On n'en découvrit que deux d'une mensuration de 5½ pouces, bien que les pétoncles d'un certain déchargement, opéré par des pêcheurs marchands à l'ouverture de la saison en octobre, furent jugés par M. Halkett d'aussi belle venue que jamais constatée par lui auparavant. Quant à la question du frai, M. Halkett put se convaincre que dans ces eaux aussi bien que dans la baie Mahone et ailleurs, les pétoncles frayent en septembre.

A la page 235 figure une carte indiquant les dragages pratiqués dans le cours de cette investigation aussi bien que les résultats qui en sont dérivés.

Les flèches indiquent les lieux de dragage. Les chiffres, figurant à la pointe des flèches, indiquent l'ordre des opérations de dragage, cependant que les chiffres apparaissant sur la hampe dénotent le nombre de pétoncles ou vanneaux recueillis par chaque dragage. Sauf dans le cas des n°s 1, 7 et 8, respectivement, le coup de drague fut de 900 verges chaque fois. Dans le cas n° 1, le coup de drague fut de 300 verges. Les coups de drague n°s 7 et 8 furent de 600 verges chacun.



Plan de l'extrémité nord-ouest du comté de Prince, I.P.-E. et de la région avoisinante du golfe Saint-Laurent où des travaux d'exploration pour la localisation des gisements de pétoncles furent effectués du 24 août au 2 octobre 1928.

APPENDICE V

RAPPORT DE DAVID R. DODGE SUR L'OSTRÉICULTURE DANS L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

Je suis arrivé à Charlottetown le 28 mai 1928. A cette date je pris connaissance pour la première fois du navire de l'Etat l'*Ostrea* et j'acquis, en l'apercevant, l'impression que la surface d'émersion de sa coque était trop grande et sa membrure ou carcasse trop forte pour convenir à la pratique de l'ostréiculture. L'*Ostrea* a un trop fort tirant d'eau et exige un trop grand nombre d'hommes à sa manœuvre pour être utilisé avec économie sur les bancs de faible superficie si nombreux dans la région où j'étais appelé à travailler et qui embrasse la rivière Bideford, la Grande-Rivière et la baie Richmond.

Ces bancs sont bien situés et sont susceptibles d'être aménagés de façon à produire de merveilleuses récoltes d'huîtres, car ces mollusques semblent y croître avec une rapidité étonnante. Comme question de fait je suis d'avis que le plus pressant besoin de ces hauts-fonds consiste dans la mise en pratique de procédés convenables d'ostréiculture. Les lieux ci-haut désignés, par l'application de méthodes appropriées de culture, pourraient être mis en état de produire un rendement presque illimité d'huîtres.

Dans les environs de la baie Richmond, j'ai opéré le sondage de fonds marins d'une superficie de plusieurs arpents. Certains de ces fonds furent jalonnés et explorés et j'ai constaté que la surface en était dure et plane. Il existe aussi une vaste superficie de fonds ostréicoles à partir de la crique Oyster et de la pointe Beach le long du rivage jusqu'à l'île Curtain. J'ai jalonné et exploré au moyen de dragues deux étendues d'environ 120 arpents et une autre de vingt arpents à l'île Curtain. Une partie de ce fond est de très bonne qualité et très propice à l'élevage des huîtres, même qu'en un certain endroit il était tapissé de coquilles de ces mollusques. On a cru constater, en effet, l'existence d'un lit de coquilles d'environ quatre ou cinq pouces de profondeur sur une pièce de soixante arpents. L'*Ostrea* prit un chargement de ces coquilles et les déposa dans les bassins propres au Terrain n° 14 et à Malpèque; 1,100 boisseaux furent extraits du bassin propre au Terrain n° 14 pour servir de collecteurs à naissain. Ces 1,100 boisseaux de coquilles furent immergés à Narrows, à l'île Indian, à Grande-Rivière, (pont supérieur), au pont de la pointe Gillis et en amont du pont Sud-ouest, de même qu'en aval du coude de la Grande-Rivière dans le voisinage du pont Sud-Ouest. Les coquilles immergées en amont du pont Sud-Ouest se sont révélées d'excellents collecteurs. A certaines d'entre elles adhéraient même soixante jeunes huîtres dont la croissance s'effectua extraordinairement bien. J'ai transplanté ces amas de naissain du lieu sis en amont du pont Sud-Ouest à une parcelle de terrain délimité par moi-même à la pointe Gillis. En ce lieu la profondeur de l'eau était de six pieds et demi à marée basse et cet emplacement m'a semblé convenir parfaitement à l'hivernage de ces jeunes mollusques. Les huîtres achetées furent immergées dans le voisinage des collecteurs déjà signalés à la pointe Gillis, près du rivage, au sud du même fond et à la même profondeur d'eau. Ces huîtres achetées étaient réparties en deux lots; l'un de soixante-dix barils originaire de Mont-Stewart et l'autre de trente barils provenant de M. Noyes. Les mollusques, composant ce dernier envoi, étaient âgés de deux ans. J'ai inspecté toutes les localités des environs de la baie Richmond ainsi que toutes les rivières et anses du voisinage, pour en arriver à constater en dernier ressort que le fond de la pointe Gillis était en tous points l'endroit le plus propice à multiplication de ces mollusques.

On constate l'existence d'une vaste superficie de fond dur sous environ douze pieds d'eau tout le long du rivage dans les environs de l'anse Bendix. Il y a une longue crête rocheuse traversant presque entièrement ce fond sous-marin. Je pense qu'il suffirait d'y pratiquer l'ostréiculture pendant une période de trois ans pour assurer la fertilité de cette station, car elle semble naturellement convenir à la multiplication des huîtres. Les rivières produiraient des récoltes beaucoup plus abondantes que la baie car les huîtres croissent plus vite dans les eaux mouvantes des fleuves et des rivières que dans celles plus sédentaires des golfes et des baies.

Grâce au nombre de collecteurs maintenant à notre disposition, on devrait pouvoir utiliser à leur pleine capacité les coquilles actuellement en réserve aux bassins de Grande-Rivière et de Malpèque, car il est certain que leur efficacité comme collecteurs durera toute une autre saison.

Les deux objets dont le besoin se fait réellement sentir sont: un navire ostréicole approprié et un bateau-annexe à moteur de bonnes dimensions, destiné à porter les coquilles et le naissain en amont et en aval des rivières et des criques. Ce navire ostréicole devrait mesurer environ cinquante pieds de longueur, être pourvu d'un moteur à essence de cinquante chevaux-vapeur et ne pas tirer plus de quatre pieds et demi d'eau, ce qui permettrait sa mise en service sur tous les petits bancs disséminés dans les rivières, chose maintenant impossible avec l'*Ostrea*. Les frais inhérents à la construction et à l'armement d'un navire de ce type nous seraient rendus en une saison par le seul produit dérivé de l'accroissement de taille des mollusques, accroissement qui résulterait de la transplantation et dont il n'est pas tenu compte à présent.

Ces baies et ces rivières charrient des eaux si limpides et si pures qu'il devrait être possible d'y produire une qualité d'huîtres entraînant sur les marchés les prix les plus rémunérateurs.

APPENDICE VI

RAPPORT DE C. BRUCE, A.M.E.I.C., INGÉNIEUR DES PÊCHERIES

Comme d'habitude, et au fur et à mesure où l'occasion et les conditions y ont donné lieu, le département a poursuivi pendant l'année l'exercice des opérations relatives au curage des rivières et à la construction des échelles à poissons. En maintes localités où des travaux ont été exécutés, les plus heureux résultats n'ont pas été lents à se faire sentir, tout particulièrement à la rivière Mersey, Nouvelle-Ecosse. Des échelles à poissons ont été établies dans cinq digues de cette rivière en 1923 en vue de surmonter les obstacles qui s'étaient jusque-là opposés à l'ascension des poissons. Pendant la saison 1928, les prises, opérées par les pêcheurs à la ligne, ont excédé 1,600 saumons et les employés du département déclarent avoir constaté pendant l'été un grand nombre de salmonidés dans cette rivière.

La mise en valeur des forces motrices naturelles propres aux rivières tend à se généraliser au Canada. La centralisation des diverses exploitations de ce genre dans le but de fournir des grandes quantités d'énergie électrique a donné lieu à la construction de digues beaucoup plus élevées que c'était autrefois le cas. Nombre des exploitations d'énergie électrique ont fait naître des problèmes encore à résoudre en ce qui concerne le franchissement ou la descente des digues par les poissons.

On a opéré pendant la saison une inspection générale des lieux où des travaux étaient projetés pendant la saison. Ci-après est fourni un exposé des diverses œuvres entreprises et réalisées:

NOUVELLE-ÉCOSSE

Rivière Barrington, comté de Shelburne.—Des grillages furent posés aux débouchés des déversoirs de la lainerie et des digues d'énergie électrique en vue d'empêcher l'ascension des saumons et de les acheminer par le chenal de la rivière vers les échelles ou dispositifs de franchissement.

Rivière Roseway, comté de Shelburne.—Les échelles à poissons des trois digues à partir de l'embouchure de la rivière furent réparées et agrandies.

Rivière Clyde, comté de Shelburne.—L'échelle à poissons de la digue Queens fut réparée et en maints endroits entre la ligne supérieure de marée et cette digue, soit une distance d'environ un mille, où existent des barres de sable peu recouvertes, certains chenaux ou passages furent pratiqués pour permettre aux poissons de pénétrer dans la rivière à marée basse.

Rivière Harbour-Green, comté de Shelburne.—On a parachevé pendant l'été à marée basse les travaux relatifs au creusage de chenaux dans des étendues peu profondes du lit de la rivière en vue de faciliter l'ascension des saumons.

Rivière Broad, comté de Queens.—L'échelle à poissons de la digue sise à l'embouchure de la rivière fut agrandie et améliorée.

Rivière Mersey, comté de Queens.—Par suite d'une plus forte consommation d'eau par l'usine d'énergie électrique en exploitation dans ce cours d'eau pour des fins d'éclairage électrique, l'échelle de la digue reliée à cet établissement devint impropre au passage des saumons, et il fut nécessaire de l'agrandir et de l'allonger pour faire face au nouvel état de choses ainsi créé. Une clôture en fil de fer fut élevée au pied de chacune des trois échelles à poissons en vue d'en interdire l'accès aux braconniers.

Rivière Lequille, comté d'Annapolis.—Un grillage en fil de fer fut placé à travers l'abée de l'usine d'énergie électrique du bourg d'Annapolis en vue d'empêcher la destruction des jeunes salmonidés dans leur descente du cours de la rivière.

Rivière Nictaux, comté d'Annapolis.—L'ancienne échelle en bois de la digue C. S. Roger, qui n'était que partiellement effective, fut remplacée par une échelle en béton moderne. Ce travail fut exécuté à forfait.

Lac Porter, comté d'Halifax.—Le débouché de ce lac, qui se décharge directement dans l'océan, est susceptible de s'envaser ou de s'ensabler par gros temps, ce qui y empêche l'entrée des gasparots et des éperlans, deux poissons qui fournissent une pêche rémunératrice. Le chenal devint obstruée pendant l'été et il fut nécessaire d'y pratiquer un passage.

Rivière Ship-Harbour, comté de Halifax.—Une échelle à poissons en béton fut construite dans la digue de John Lewis près de l'embouchure de la rivière.

Rivière Osier, comté de Halifax.—Des plans furent fournis à MM. Hubley et McDonald qui construisirent une échelle à poissons dans leur digue sur cette rivière.

Rivière Shinimicas, comté de Cumberland.—Une échelle à poissons fut construite dans la digue John Smith de cette rivière et une ouverture fut pratiquée dans l'ancienne digue hors d'usage. Il existe des indices que les saumons firent l'ascension de la rivière pendant la migration d'automne.

Rivière Little Salmon, comté de Halifax.—Des plans furent fournis à l'exploitant de la digue de cette rivière en vue de lui permettre de pourvoir son dispositif d'une échelle à poissons.

Rivière Moose, comté de Colchester.—Des plans furent fournis pour l'établissement d'une échelle à poissons dans une digue qui sera sous peu érigée dans cette rivière.

Etang Morrison, comté de Victoria.—Un passage à poissons fut pratiqué pour conduire les poissons aux lacs Bras d'Or.

Ruisseau Trout, comté d'Inverness.—Un chenal fut pratiqué à travers la barre sise à l'embouchure du ruisseau en vue de faciliter le passage des truites.

On a démoli nombre de barrages qui s'étaient formés dans certains cours d'eau et dont l'effet était d'empêcher la montée des truites et des saumons. Les cours d'eau suivants ont été ainsi traités: Ruisseau McInnes, ruisseau McLennan, comté d'Inverness; ruisseau Murphy, ruisseau McKinnon, comté de Richmond.

NOUVEAU-BRUNSWICK

Rivière Magaguadavic, comté de Charlotte.—L'adjudication fut donnée pour la construction d'une échelle à poissons dans les chutes sises à l'embouchure de la rivière et le travail en fut poursuivi tout l'été. Environ soixante-quinze pour cent des travaux était déjà accompli quand il devint nécessaire d'en suspendre l'exécution jusqu'à l'année prochaine en raison de l'élévation du niveau de l'eau.

Rivière Mispec, comté de Saint-Jean.—La construction d'une échelle à poissons fut entreprise dans une grande digue en pierres à l'embouchure de la rivière.

Rivière Bécaguimac, comté de Carleton.—Une échelle à poissons fut construite dans la digue de John Sayre en vue de faciliter l'ascension des saumons.

ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

Rivière Morelle, comté de Kings.—L'échelle à poissons de la digue Laird fut réparée en vue de la rendre plus efficace.

MANITOBA

Ecluses Saint-André, Rivière Rouge.—Des plans furent dressés et présentés au ministère des Travaux publics en vue d'apporter des modifications dans l'aménagement des cloisons et des bassins de l'échelle à poissons établie dans la digue propre aux écluses.

Rivière Whitemud.—Des plans furent dressés et présentés au ministère provincial des Travaux publics en vue de la construction d'une échelle à poissons dans la digue Galloway.

SASKATCHEWAN

Crique Moose Jaw.—Des plans furent dressés pour l'établissement d'échelles à poissons dans la digue Pasqua propriété du chemin de fer Pacifique-Canadien aussi bien que dans la digue à haute pression exploitée par la ville de Moose Jaw. Ces plans furent fournis aux exploitants en vue de l'exécution des travaux.

ALBERTA

Crique Beaver.—Un plan fut dressé pour la construction d'une échelle à poissons dans une digue de cette crique exploitée par Johnson Frères.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Des travaux relatifs à la démolition de barrages, faisant obstacle à l'ascension des saumons, furent accomplis sous la direction des ingénieurs dans les cours d'eau suivants: Crique Black, criques North Bay et Cecilia, rivière Alouette, rivière Big Qualicum, crique Marble, rivière Salmon (Lower Mainland), crique Salmon (lac Babine), 103ème crique, crique Oyster, crique Wilson, crique Rupert-Arm (Main River), rivière Bulkley.

Ces travaux consistèrent généralement dans la démolition d'entassements de troncs d'arbres et de massifs ou d'assises rocheuses qui empêchaient ou retardaient la montée des saumons vers les frayères.

En sus de ces entreprises, de moindres obstructions furent enlevées sous la surveillance des gardes-pêche cantonaux. Dans tous les cas où les frais de curage sont peu élevés, il est d'usage, à moins que l'intervention d'un ingénieur ne soit nécessaire, d'enjoindre aux gardes-pêche ou aux gardes-pêche adjoints cantonaux d'exécuter eux-mêmes le travail ce qui a pour effet d'épargner des frais considérables de déplacement. Les cours d'eau suivants furent l'objet de notre attention: Lac et crique Gates, rivière Johnson, rivière Koeye, crique Deer, rivière Little, rivière Birkenhead, rivière Hobarten (Nitinat-Arm), crique Bush, crique Bear, crique Blaney, rivière Koprino, rivière Dena, crique Royston, baie Carrington, crique Johnson, crique Stoney, crique Sucker, rivière Nicomekl, crique Sidney-Inlet, crique Esperanza-Inlet, et crique Kis-suck-kis.

Echelle à poissons des chutes Stamp.—Pendant toute la durée de la construction de cette échelle l'année antécédente, le niveau de l'eau est resté si élevé que le gradin inférieur et le bassin ne purent être achevés. Les travaux furent exécutés avec succès et l'échelle fut entièrement dégagée de toutes les masses de roc qui s'y étaient entassées lors des crues d'hiver.

Crique Solloway.—Des plans furent dressés pour l'établissement d'une petite échelle à poissons dans une digue en bois.

En ce qui a trait à la pisciculture, les travaux suivants furent entrepris:

NOUVELLE-ÉCOSSE

Piscifacture de Yarmouth.—Des plans furent dressés et l'adjudication donnée pour la construction d'une écloserie de poisson au débouché du lac Georges, comté de Yarmouth.

Le bâtiment de la piscifacture a soixante-quatorze pieds et demi de longueur par trente-huit pieds de largeur et assure l'existence d'un espace suffisant pour le placement de quarante auges d'incubation modèles, de seize pieds de longueur chacun, aussi bien que de seize réservoirs de quatorze pieds de longueur par vingt-quatre pouces de largeur chacun. L'aménagement comporte aussi deux salles pour le personnel, un bureau, une réserve pour les substances alimentaires, une glacière, une réserve à charbon, et un magasin pour les articles d'outillage.

La maison d'habitation a trente pieds en carré et comporte sept chambres et une salle de bain. Il y a en appentis un garage à deux places.

Le régime hydrologique d'alevinage consiste en douze étangs-viviers de 150 pieds de longueur chacun par 5 pieds de largeur. Les parois de ces étangs-viviers sont confectionnés de béton armé et le fond en est de gravier.

La source d'approvisionnement d'eau est assurée par une digue en béton armé établie au débouché du lac Georges. L'eau est acheminée vers la piscifacture au moyen d'une conduite en bois de huit pouces et vers les étangs-viviers d'alevinage au moyen d'un tuyau de douze pouces.

La maison d'habitation est pourvue d'une installation de plomberie sanitaire. Elle est chauffée au moyen d'une fournaise à air chaud. Toutes les bâtiments de l'établissement sont éclairés au moyen de l'électricité qui est fournie par une usine dont le courant dérive du fonctionnement d'un moteur à essence.

Piscifacture d'Antigonish.—Un établissement de pisciculture identique à celui établi dans le comté de Yarmouth fut érigé dans le comté d'Antigonish aux moulins Fraser sur la rivière South.

Le régime hydrologique d'alevinage consiste en douze étangs-viviers, de 115 pieds de longueur par cinq pieds de largeur chacun, avec parois en béton et fonds de gravier.

L'eau provient de la rivière South où il existe une digue en béton, pourvue d'une échelle à poissons. Une conduite en bois de douze pouces sert à l'acheminement de l'eau de la digue à la piscifacture et aux étangs-viviers d'alevinage.

Piscifacture de Margaree.—Une nouvelle conduite de dix pouces, de once cents pieds de longueur, fut posée à partir de la réserve d'eau jusqu'à l'écloserie en remplacement des deux tuyaux en fer de six pouces, devenus si rongés par la rouille qu'ils n'étaient plus propres à assurer un apport suffisant d'eau. La digue propre à la réserve d'eau qui avait été sérieusement endommagée par les crues, fut complètement réparée.

Piscifacture de Bedford.—Une nouvelle conduite en bois de dix pouces fut posée à partir de la source d'approvisionnement d'eau dans la rivière Sackville jusqu'à l'écloserie en vue d'y accroître l'apport d'eau.

NOUVEAU-BRUNSWICK

Piscifacture Florenceville.—On a parachevé cette année le régime hydrologique d'alevinage par l'établissement de trois étangs-viviers de 126 pieds de longueur par cinq pieds de largeur chacun. Ce régime consiste maintenant de huit étangs-viviers des dimensions ci-haut désignées.

MANITOBA

Piscifacture de la crique Swan, lac Manitoba.—Nombre d'emplacements furent inspectés en vue de la construction d'une piscifacture pour la multiplication des sandres ou dorés. Le département arrêta son choix à l'un d'entre eux, sis à la crique Swan sur la rive orientale du lac Manitoba près du bourg de Lunder.

Les plans nécessaires furent ultérieurement dressés et l'adjudication pour la construction d'une piscifacture fut conclue. Le bâtiment mesure cinquante-sept pieds et demi de longueur par trente et un pieds et demi de largeur. L'écloserie comporte deux batteries d'un ensemble de 312 jarres ou bocaux. Le corps d'habitation du personnel consiste de trois pièces. Une chaudière à vapeur et une pompe aspirante foulante furent installées pour assurer la provision d'eau nécessaire à l'exploitation de la piscifacture.

SASKATCHEWAN

Piscifacture de Qu'Appelle.—En vue d'entreprendre l'alevinage de la truite à cette écloserie, une section de la batterie de jarres ou bocaux à poisson blanc ainsi que le réservoir intérieur furent enlevés. Grâce à l'espace ainsi créé, on put installer vingt-quatre auges modèles d'incubation, de dix pieds de longueur chacun. Deux réservoirs à alevins de poisson blanc, de dix par douze pieds chacun, furent établis à l'extérieur du bâtiment en remplacement du réservoir intérieur.

Un appentis de huit pieds par vingt-deux pieds fut ajouté au garage pour servir d'écurie.

ALBERTA

Piscifacture du Petit-Lac-des-Esclaves.—L'adjudication relative à la construction de cette écloserie fut conclue de bonne heure cette année. Immédiatement après l'achèvement du bâtiment, il fut procédé à l'installation des machines, et appareils. L'établissement consiste de deux chaudières à vapeur, de deux pompes aspirantes foulantes, disposées de façon que l'une ou l'autre des deux puisse fonctionner avec l'une ou l'autre chaudière.

Par suite des difficultés qu'on éprouve dans les régions septentrionales à sauvegarder des atteintes du froid la conduite d'alimentation d'eau, qui en certaines occasions éclate par la gelée, même lorsque posée à une profondeur considérable dans le sol, force fut aux autorités de se mettre à la recherche d'un procédé tendant à parer à un pareil inconvénient, et, en fait, il en fut conçu et réalisé un propre à répondre aux rigueurs du climat.

La conduite d'alimentation ou d'arrivée de l'eau, qui est constituée par un tuyau en fer de six pouces d'environ 400 pieds de longueur, repose, sur une distance de 300 pieds, dans un conduit en bois garni de fil de fer de douze pouces de diamètre. L'extrémité du conduit s'enfonce dans le lac au-dessous de la nappe de glace. Sur terre, la conduite est disposée dans une tranchée. Les eaux de vidage de l'écloserie se déchargent par le conduit en bois, de sorte que le tuyau d'alimentation baigne constamment dans un milieu dont la température est légèrement supérieure au point de congélation par suite du passage de l'eau dans la piscifacture. Au cas où le froid viendrait à s'introduire dans le tuyau d'alimentation tous mouvements de contraction ou de dilatation seraient tempérés ou amortis par le conduit, ce qui aurait pour effet de prévenir la rupture du tuyau.

Un système de chauffage pour la piscifacture et le corps de logis du premier étage fut installé. Ce système est alimenté par la vapeur d'échappement des pompes avec raccord d'émergence pour la vapeur vive.

Un quai de 400 pieds de longueur fut construit sur la rive du lac. Il est aménagé en trois sections: la première en forme de massif en roches, a 110 pieds de longueur par vingt pieds de largeur; la deuxième, est une plate-forme montée sur chevalets-pilotis et a une longueur de 220 pieds et la troisième est constituée d'un massif en roches de soixante-dix pieds de longueur par vingt de largeur, avec brise-lames à l'extrémité pour assurer la protection des bateaux piscicoles. Un puits fut pratiqué dans la section extérieure, puits duquel on extrait l'eau nécessaire aux besoins de la piscifacture. Cet aménagement a été effectué en vue d'assurer dans une certaine mesure le filtrage de l'eau.

Des plans furent dressés et des adjudications données et conclues pour deux chaloupes à moteur à essence destinées à l'usage de la piscifacture. La plus grande de ces embarcations a quarante-cinq pieds de longueur et la plus petite trente pieds de longueur. La plus petite chaloupe est aménagée et montée de manière à naviguer en eau peu profonde et à assurer la manœuvre facile des filets.

COLOMBIE BRITANNIQUE

Piscifacture du lac Lakelse.—Le grillage piscicole de la crique Williams, qui avait été fortement endommagé par les crues d'hiver, fut remplacé et la berge de la rivière fut protégée par un massif en roches.

Piscifacture de Pemberton.—Une partie des fondations et du plancher de la piscifacture fut renovée.

Piscifacture du lac Babine.—Les fondations et les soles de la maison du personnel et du hangar furent renouvelées et la surface interne des murs de la maison du personnel fut revêtue de panneaux en peuplier.

Piscifacture du lac Stuart. — La toiture toute entière de cet établissement fut renouvelée.

Piscifacture du lac Harrison. — De nouveaux poteaux furent posés en vue d'empêcher l'effondrement du bâtiment piscicole qui, par suite de la pourriture des fondations, se trouvait dans une condition fort précaire. On a aussi effectué l'approximation du coût relatif à la restauration de la piscifacture. Plus tard, en vue d'assurer l'incubation d'un surplus d'œufs, la piscifacture fut pourvue de cinquante nouveaux auges d'un grand réservoir et d'une réserve d'eau.

Piscifacture du lac Cowichan. — Un nouveau hangar pour bateaux de vingt pieds par cinquante pieds fut construit.

En sus des réparations, il fut procédé à des travaux d'exploration en vue de recueillir les données nécessaires à l'établissement de deux stations d'incubation projetées, l'une à la crique Blackwater, arrondissement de Pemberton, et l'autre au lac Penask, arrondissement de Okanagan.

Taft, C.-B. — Des plans furent dressés et l'établissement de trois étangs à alevins fut entrepris sous la surveillance des ingénieurs.

Ces étangs-viviers mesurent chacun soixante pieds de longueur par seize pieds de largeurs et trois pieds de profondeur, avec cloison centrale de quarante pieds de longueur. Grâce à cette disposition, l'eau qui arrive à l'extrémité supérieure parcourt tout l'étang d'un côté de la cloison pour revenir vers une issue ménagée à la même extrémité et par laquelle elle s'écoule dans l'autre section.

Ces étangs sont construits en sapin de deux pouces à joints à languettes, avec soles et poteaux nécessaires.

L'eau, utilisée à l'alimentation des étangs-viviers, dérive des réserves d'une scierie abandonnée à Taft. Avant d'opérer au moyen d'une canalisation le raccordement entre les réservoirs du moulin et les étangs-viviers de l'écloserie, il fallut s'en assurer l'autorisation de la part des anciens exploitants et de la société ferroviaire du Pacifique-Canadien, qui jouissent d'un droit de priorité à l'exploitation de ce régime hydrographique pour l'emmagasinage de l'eau.

STATIONS DE BIOLOGIE

Baie Departure, C.-B. — Deux réservoirs à eau de mer furent installés. La charpente en est renforcie aux angles par des ferrures galvanisées. Les différentes pièces de cette charpente sont assemblées au moyen de gros fil de fer galvanisé. Les deux réservoirs sont supportés par des flotteurs en bois brut et disposés de façon à s'élever et à s'abaisser avec la marée entre des piles traitées à la créosote.

On a fait l'installation d'un système complet à incendie consistant d'une pompe actionnée par un moteur à essence, de conduites et de borne-fontaines.

On a aussi fait l'installation d'un système à eau chaude dans l'ancien bâtiment biologique.

Des plans furent dressés et l'adjudication donnée et achevée pour la construction d'une nouvelle maison d'habitation. Les deux sections du bâtiment sont disposées de façon à former entre elles un angle droit. Le corps principal mesure quarante-deux pieds par quarante-six pieds, l'aile cinquante et un pieds et demi par vingt-cinq pieds.

Le sous-sol, aménagé au-dessous du corps principal, renferme une vaste salle à manger, une chambre de chauffage et diverses réserves. Le rez-de-chaussé comporte plusieurs salles mais au premier étage il n'y a que des chambres à coucher. L'aile est susceptible d'être entièrement isolée pendant l'hiver quand le personnel de la station est réduit au minimum. Le bâtiment est chauffé à l'eau chaude, éclairé à l'électricité et pourvu d'une tuyauterie complète pour l'approvisionnement en eau potable.

Laboratoire maritime, Passage de l'Est, N.-E. — L'adjudication relative à la construction du bâtiment destiné à servir de laboratoire fut accordée et l'entreprise en a été parachevée.

RECHERCHES

Hell's Gate et Rapides de la rivière Bridge. — Les recherches dont l'exécution à ces endroits avait été confiée au bureau d'ingénieurs, constitué dans ce but, sont, pour l'instant, achevées. Des rapports relatifs à la situation en existence en ces lieux ont été présentés. Des lectures quotidiennes sont faites du niveau de l'eau à l'aide des deux appareils enregistreurs installés à Hell's Gate.

Chutes de la rivière Shuswap. — On s'est enquis des possibilités qui sont offertes pour la construction d'une échelle à poissons dans une digue de soixante-dix pieds sise à ces chutes. Il ressort de ces recherches que le passage des saumons n'y pourrait être assuré, de sorte que l'établissement d'une échelle à poissons ne fut pas préconisé.

Rivière Nimpkish. — Le projet relatif à la mise en valeur des forces motrices naturelles de ce cours d'eau par la construction d'une digue de 200 pieds, fut l'objet d'une étude attentive, car l'importance des pêcheries à cet endroit exige que la question des migrations du poisson soit envisagée sous toutes ses faces. Ce projet n'est toutefois pas encore en voie de réalisation.

On s'est livré à une étude sur les barrages et obstructions en existence dans la rivière Yakoun, l'anse Queens et les chutes de la rivière Buckley en vue d'y faciliter la montée des saumons.

Projet Dexter P. Cooper. — Une investigation fut instituée en vue de rechercher les effets probables de nature à résulter de l'établissement projeté de digues en travers de l'embouchure de la baie Passamaquoddy et un rapport en la matière fut présenté au sous-comité Nord-Américain pour l'Exploration de la Mer.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Un nombre considérable de plans et de cartes se rapportant à la pêche furent dressés pendant l'année.

APPENDICE N° 7

PÊCHERIES

RELEVÉ FINANCIER 1928-29

Chapitres n°	Services	Crédits	Dépenses
		$ c.	$ c.
238	Salaires et débours des surveillants de pêche Service de surveillance des pêcheries maritimes Service de police des pêcheries maritimes	950,000 00	949,922 70
239	Construction d'échelles à poissons, etc	20,000 00	19,275 46
240 et 487	Frais judiciaires et casuels	6,000 00	5,203 95
241	Sauvegarde et expansion des pêcheries hauturières	130,000 00	113,582 73
242	Service de renseignements relatifs aux pêches	1,000 00	743 42
243	Inspection des poissons saumurés	30,000 00	28,069 67
244	Pisciculture	442,000 00	434,471 58
245 et 491	Commission internationale du flétan	31,500 00	36,419 29
246 et 488	Office de Biologie marine	200,100 00	200,100 00
489	Ostréiculture	10,000 00	9,921 34
490	Prime à la destruction des phoques communs	25,000 00	24,997 00
		1,845,600 00	1,822,707 14
16 et 414	Appointements afférents à l'administration civile	121,080 00	100,694 04
16	Dépenses imprévues	25,000 00	24,968 85
Statutaire	Prime à la pêche	160,000 00	151,411 20
		2,151,680 00	2,099,781 23
	Divers— Gratifications	.....	440 00
			2,100,221 23

RELEVÉ DES RECETTES PERÇUES PENDANT L'ANNÉE FINANCIÈRE 1928-29

Désignations	Total	Compte général	Nouvelle-Ecosse	Ile du Prince-Edouard	Nouveau-Brunswick	Québec	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie Britannique	Yukon
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Pêcheries, recettes	110,420 33	.....	11,363 25	2,700 50	11,177 45	.....	23,332 50	8,136 00	17,869 50	35,426 13	415 00
Amendes et confiscations	14,173 42	.....	904 53	683 65	2,639 64	.....	1,468 58	932 01	1,219 38	6,325 63	.....
Modus Vivendi	365 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	365 00	.....
Recettes casuelles	8,134 71	4,707 92	549 10	62 30	196 95	192 70	60 75	57 84	130 49	2,176 66	.....
Pisciculture, recettes	638 94	.....	.....	4 80	323 63	.....	5 40	53 11	.....	252 00	.....
Traité relatif à la chasse pélagique	73,236 35	73,236 35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Primes, escompte et change	312 30	311 05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 25	.....
Totaux	207,281 05	78,255 32	12,816 88	3,451 25	14,337 67	192 70	24,867 23	9,178 96	19,219 37	44,546 67	415 00

Remise d'amendes perçues avant 1928-29	$ 1,120 10	
Remise de recettes casuelles perçus avant 1928-29	6 60	
		$ 1,126 70
		$206,154 35

DÉPENSES, 1928-29

RELEVÉ DÉTAILLÉ DES TRAITEMENTS, SALAIRES ET DÉBOURS DES SURVEILLANTS DE PÊCHE

Provinces	Totaux	Inspecteurs et gardes-pêche		Allocations			Essence et huile	Gardes-pêche adjoints		Divers
		Salaires	Débours	Autos	Bateaux	Chevaux		Gages	Dépenses	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—										
Général	16,937 10	13,434 19	890 86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,612 05
Nouvelle-Ecosse n° 1	38,881 24	16,005 00	2,699 13	3,200 00	750 00	154 32	.....	15,935 94	45 33	91 52
" n° 2	39,010 48	19,115 48	4,514 04	4,149 46	400 00	.....	177 77	9,648 50	689 47	315 76
" n° 3	39,968 81	20,228 14	4,082 85	4,000 00	150 00	75 00	.....	11,248 75	80 65	103 42
Ecole de Halifax	1,454 39	.....	1,454 39	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	136,252 02	68,782 81	13,641 27	11,349 46	1,300 00	229 32	177 77	36,833 19	815 45	3,122 75
Ile du Prince-Edouard—										
Ile du Prince-Edouard n° 1	15,540 52	9,960 00	2,153 71	1,748 50	.....	.....	.....	1,472 70	10 00	195 61
" " n° 2	4,089 61	1,500 00	527 57	.....	150 00	.....	122 94	1,266 00	492 43	30 67
	19,630 13	11,460 00	2,681 28	1,748 50	150 00	.....	122 94	2,738 70	502 43	226 28
Nouveau-Brunswick—										
Nouveau-Brunswick n° 1	19,788 99	11,106 17	1,733 85	1,181 10	306 14	.....	161 62	5,117 50	82 88	99 73
" " n° 2	42,521 98	16,271 61	3,301 16	3,715 00	1,150 20	.....	749 67	15,969 70	887 14	477 50
" " n° 3	25,792 51	10,067 07	1,516 70	900 00	168 75	.....	150 89	12,928 06	.....	61 04
	88,103 48	37,444 85	6,551 71	5,796 10	1,625 09	.....	1,062 18	34,015 26	970 02	638 27
Québec	128 94	.....	128 94	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Manitoba	21,510 94	9,874 00	3,667 15	600 00	600 00	875 00	247 98	2,878 19	2,597 97	170 65
Saskatchewan	21,891 59	11,141 61	3,856 95	1,200 00	168 75	750 00	.....	1,843 75	2,777 88	152 65
Alberta	23,768 30	11,679 19	4,290 93	1,275 00	400 00	600 00	149 54	3,098 00	2,180 65	94 99
Colombie Britannique—										
Général	27,875 39	21,060 00	1,892 11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,923 28
Colombie Britannique n° 1	43,874 79	11,407 00	9,511 72	.....	.....	.....	.....	11,670 37	9,587 74	1,697 96
" " n° 2	35,009 05	13,865 31	7,409 09	.....	.....	.....	.....	8,671 40	627 72	4,435 53
" " n° 3	28,703 28	15,630 00	7,948 35	.....	.....	.....	.....	3,274 21	325 19	1,525 53
	135,462 51	61,962 31	26,761 27	.....	.....	.....	.....	23,615 98	10,540 65	12,582 30
Compte général	13,105 16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,105 16

SOMMAIRE

Provinces	Totaux	Inspecteurs et gardes-pêche		Allocations			Essence et huile	Gardes-pêche Adjoints		Divers
		Salaires	Débours	Autos	Bateaux	Chevaux		Gages	Dépenses	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	136,252 02	68,782 81	13,641 27	11,349 46	1,300 00	229 32	177 77	36,833 19	815 45	3,122 75
Ile du Prince-Edouard	19,630 13	11,460 00	2,681 28	1,748 50	150 00	.....	122 94	2,738 70	502 43	226 28
Nouveau-Brunswick	88,103 48	37,444 85	6,551 71	5,796 10	1,625 09	.....	1,062 18	34,015 26	970 02	638 27
Québec	128 94	.....	128 94	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Manitoba	21,510 94	9,874 00	3,667 15	600 00	600 00	875 00	247 98	2,878 19	2,597 97	170 65
Saskatchewan	21,891 59	11,141 61	3,856 95	1,200 00	168 75	750 00	.....	1,843 75	2,777 88	152 65
Alberta	23,768 30	11,679 19	4,290 93	1,275 00	400 00	600 00	149 54	3,098 00	2,180 65	94 99
Colombie Britannique	135,462 51	61,962 31	26,761 27	.....	.....	.....	.....	23,615 98	10,540 65	12,582 30
Compte général	13,105 16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,105 16
Totaux	459,853 07	212,344 77	61,579 50	21,969 06	4,243 84	2,454 32	1,760 41	105,023 07	20,385 05	30,093 05

DÉPENSES 1928-1929

RELEVÉ DÉTAILLÉ RELATIF AUX DÉPENSES AFFÉRENTES AU SERVICE DE SURVEILLANCE DES PÊCHERIES MARITIMES

Etablissements et comptes	Total Dr.	—	Feuilles d'émargement	Pension ou provisions de bouche	Combustible	Réparations		Matériel et approvisionnements			Habillement	Divers
						Coques	Machines	Machines	Pont	Commis aux vivres		
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
NOUVELLE-ÉCOSSE—												
F.P. n° 1	5,041 58	.....	2,811 22	150 00	439 91	140 74	1,203 71	139 96	68 93	102 35	9 24	124 02
Mildred McColl	6,012 43	11,054 01	4,480 97	.....	506 07	197 75	27 95	315 05	145 12	106 56	51 11	181 85
Lulu T. (Affrété)	1,752 20	1,752 20	532 69	.....	107 63	.....	.....	13 91	.....	1 20	.....	1,096 77
	12,806 21	.....	7,824 88	150 00	1,053 61	338 49	1,231 66	468 92	214 05	210 11	60 35	1,402 64
ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD—												
Richmond	1,535 17	1,535 17	1,059 14	.....	245 37	74 14	33 18	45 82	.....	14 30	.....	63 22
Bateaux affrétés—												
Blake	1,566 25	.....	1,006 47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	559 78
Crystal	806 44	.....	606 44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	200 00
Dora	403 22	.....	303 22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100 00
Flying Cloud	403 22	.....	303 22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100 00
Gander	695 17	.....	445 17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	250 00
Ostrea	8,260 54	.....	657 01	220 70	803 08	3,191 19	2,165 53	363 28	184 31	29 44	53 10	592 90
Retriever	871 09	.....	561 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	309 79
Sea Gull	396 78	.....	296 78	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100 00
Spy	396 78	.....	296 78	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100 00
Vimy R	877 63	14,677 12	658 06	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	219 57
	16,212 29	.....	6,193 59	220 70	1,048 45	3,265 33	2,198 71	409 10	184 31	43 74	53 10	2,595 26
NOUVEAU-BRUNSWICK—												
Gannett Rock	4,592 93	.....	2,995 00	.....	269 57	17 52	909 09	509 65	55 27	51 40	.....	145 43
Phalarope	6,590 33	11,543 26	5,190 00	.....	773 50	.....	94 36	354 13	64 20	73 55	25 59	15 00
Bateaux affrétés—												
Lloyd George	314 76	.....	215 00	.....	8 80	.....	.....	.....	.....	.....	15 96	75 00
Norge	1,286 28	.....	299 00	.....	160 49	.....	.....	20 08	2 31	.....	.....	804 50
Pontiac	4,065 77	5,666 91	1,532 00	.....	504 04	.....	.....	16 91	2 32	.....	.....	2,010 50
	17,210 17	.....	10,231 00	.....	1,716 40	17 52	1,003 45	900 77	124 10	124 95	41 55	3,050 43
MANITOBA—												
Bradbury	22,680 03	.....	10,158 08	2,921 93	6,237 31	774 48	77 70	415 87	1,091 29	125 89	691 00	186 48
COLOMBIE BRITANNIQUE—												
Compte général	34,666 35	34,666 35	7,012 04	50 87	73 32	119 06	384 35	108 28	50 00	0 68	1 50	26,866 25
Entrepôt de Poplar-Island	2,189 76	2,189 76	1,306 66	.....	87 85	19 65	10 80	194 01	.....	18 20	.....	552 59

Bateaux du département—												
Arrondissement n° 1—												
Elkthorn	2,952 68	.....	2,326 38	6 00	406 65	13 75	53 62	36 22	17 70	69 47	4 79	18 10
Foam Crest	5,163 78	.....	4,500 00	.....	372 75	8 25	82 86	16 25	38 23	58 91	25 97	60 56
Hummingbird	8 95	.....	.....	.....	3 15	.....	3 50	2 30	.....	.....	.....	.....
Merrysea	5,854 90	.....	4,490 75	456 40	97 39	103 02	65 44	184 41	130 15	80 71	15 00	231 63
Swan Tail	4,033 26	.....	3,344 19	.....	491 35	0 85	56 23	40 86	13 20	24 99	4 96	56 63
Vedder River	3,432 67	21,446 24	2,975 00	.....	271 60	13 75	33 27	35 29	19 95	60 55	4 46	18 80
Arrondissement n° 2—												
Babine n° 1	930 51	.....	700 00	.....	73 85	14 65	7 25	31 26	30 00	0 80	.....	72 70
Babine n° 2	907 47	.....	695 48	.....	113 23	27 96	6 57	29 61	2 80	4 32	.....	27 50
Beldis	4,651 75	.....	2,453 00	36 85	1,024 30	55 30	45 01	304 00	78 82	207 78	10 09	436 60
Bonila Rock	3,778 75	.....	2,306 41	.....	502 59	73 50	523 36	184 56	88 15	72 29	.....	27 89
Cloyah	2 60	.....	.....	.....	2 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hawk Eye	1,656 29	.....	1,284 67	.....	242 51	3 95	24 75	65 20	10 00	20 95	.....	4 26
Heron Wing	4,528 03	.....	2,932 09	4 33	701 49	65 85	515 06	86 29	125 20	66 78	9 82	21 12
Linnett N	36 40	.....	.....	.....	23 23	.....	9 85	3 32	.....	.....	.....	.....
Marfish	744 93	.....	391 27	26 00	28 70	.....	251 02	.....	.....	.....	10 47	37 47
Metra	4,820 64	.....	2,841 54	393 34	829 90	90 80	355 06	159 12	30 15	91 10	5 47	24 16
Rividis	5,299 91	32,569 61	2,908 29	780 53	471 01	141 70	368 39	228 26	82 73	152 55	42 02	124 43
Senepa	5,212 33	.....	2,381 61	32 64	1,594 41	55 14	115 58	323 25	73 86	201 43	.....	434 41
Arrondissement n° 3—												
Black Raven	2,624 18	.....	1,245 96	.....	253 39	30 86	323 53	339 48	59 91	103 65	32 60	234 80
Egret Plume	4,621 58	.....	959 68	.....	273 28	462 80	2,628 50	73 56	28 16	112 50	.....	83 10
Gull Wing	2,699 55	.....	1,500 00	.....	127 73	240 39	445 52	216 29	7 45	50 99	23 54	87 64
Pursepa	3,655 45	.....	1,500 00	.....	1,029 32	61 52	80 01	184 55	176 70	126 96	22 19	474 20
Vanidis	9,673 88	23,274 64	6,480 00	1,154 47	325 00	52 25	343 29	709 74	47 99	338 60	81 57	140 97
Bateaux affrétés—												
Arrondissement n° 1—												
Betty	1,232 41	.....	823 23	.....	50 70	.....	.....	31 31	.....	3 28	.....	323 89
Eva	958 00	.....	658 94	.....	46 72	.....	.....	0 45	.....	.....	.....	251 89
Jean n° 2	528 62	.....	344 52	.....	68 00	.....	.....	12 10	.....	.....	.....	104 00
Minota	504 42	.....	305 81	.....	102 00	.....	.....	10 11	.....	.....	.....	86 50
Porteous	240 00	.....	240 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Seeley	185 81	.....	185 81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
W.T.C	1,951 63	5,600 89	1,309 35	.....	45 62	0 40	.....	9 76	.....	.....	.....	586 50
Arrondissement n° 2—												
Amy S	660 11	.....	250 88	.....	71 38	.....	.....	45 81	.....	3 04	.....	289 00
Argo	59 59	.....	.....	.....	0 32	.....	.....	59 27	.....	.....	.....	.....
Bee	948 80	.....	424 76	.....	57 04	.....	.....	10 80	.....	4 20	.....	452 00
Biddy K	2,026 23	.....	950 82	.....	81 41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	994 00
Brant	2,581 17	.....	913 61	.....	444 95	.....	.....	72 95	.....	4 66	.....	1,145 00
Cutty Sark	93 03	.....	.....	.....	28 22	.....	.....	9 65	.....	.....	.....	55 16
Doris J	2,127 73	.....	875 81	.....	310 16	.....	.....	49 26	.....	.....	.....	892 50
Double A	1,955 00	.....	802 50	.....	235 93	.....	.....	44 53	.....	3 04	.....	869 00
D.W	82 92	.....	.....	.....	17 15	.....	.....	0 81	.....	.....	.....	64 96
Elida	2,283 66	.....	928 47	.....	238 67	.....	.....	78 01	.....	4 06	.....	1,034 45
Eureka	2,176 83	.....	983 22	.....	227 18	.....	.....	25 31	.....	3 12	.....	938 00
Fisher	1,785 51	.....	795 09	.....	259 67	.....	.....	41 98	.....	6 66	.....	682 11
Flying Spur	2,927 53	.....	1,107 10	.....	324 90	.....	.....	116 03	.....	4 50	.....	1,375 00

RELEVÉ DÉTAILLÉ RELATIF AUX DÉPENSES AFFÉRENTES AU SERVICE DE SURVEILLANCE DES PÊCHERIES MARITIMES—*Suite*

Etablissements et comptes	Total Dr.	—	Feuilles d'émargement	Pension ou provisions de bouche	Combustible	Réparations		Matériel et approvisionnement			Habillement	Divers
						Coques	Machines	Machines	Pont	Commis aux vivres		
COLOMBIE BRITANNIQUE—*Suite*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Bateaux affrétés—Suite												
Arrondissement n° 2—Fin												
Full Moon	3,213 85		909 00		536 69			117 98		69 68		1,580 50
Grant	2 00											2 00
Irene R	1,588 77		831 05		67 41			9 91				680 40
Joe D	1,241 01		638 71		62 07			16 63		1 60		522 00
Kiki	2,811 45		1,059 67		270 87			37 87		3 04		1,440 00
Little Giant	15 00											15 00
Mary Ellen C	2,441 33		905 33		265 99			36 97		3 04		1,230 00
Maud	7 50											7 50
Melrose	1,484 31		730 64		95 34			13 21		3 12		642 00
Nereis	761 16		370 16		34 00							357 00
Oh Boy	2,413 59		810 00		408 10			85 95		7 54		1,102 00
Omar K	1,500 87		754 85		106 47			17 78		3 77		618 00
Oswego	1,917 24		877 50		70 20			14 50		3 04		952 00
Oyeshimo	2,677 23		1,012 50		211 49			41 64		1 60		1,410 00
Pansy	892 24		283 87		153 70			31 63		3 04		420 00
Pocahontas	478 97		110 05		32 13			30 29				306 50
P.R.B.H. n° 28	852 63		226 46		92 08			34 09				500 00
Reliance	3,095 45		1,514 77		43 42			15 44	6 70	3 12		1,512 00
Sea Bee	2,368 77		950 81		316 15			49 61				1,052 20
Sea Foam	3 75				3 75							
Seminole	2,369 93		860 33		359 22			34 44		4 44		1,111 50
Sunbeam n° 2	3,275 45		1,157 75		286 21		75 60	72 73		68 16		1,615 00
Tillicums	1,146 42		473 22		48 09			46 53		19 14		559 44
Tuxedo	1,902 67		875 08		151 87			36 48		6 24		833 00
Velma	0 20				0 20							
Venture	2,381 55		877 50		341 61			88 40		3 04		1,071 00
Vera S. Fry	148 95	60,700 40					148 95					
Arrondissement n° 3—												
Alba	774 20		550 00		39 60			9 00		5 60		170 00
Alice D. Edward	423 89		274 19		53 10			11 60				85 00
Allen	291 56		216 66		7 40			1 10				66 40
Beaton	538 94		401 07		11 56			3 31				123 00
Betty N	726 25		500 00		66 00			5 75				154 50
Blue Bird	250 76		156 67		33 05			12 54				48 50
C.H	268 27		183 33		24 00			3 22		0 72		57 00
Charters 2	240 57		116 67		57 50			11 15		1 25		54 00
Clyde	284 53		186 67		30 70			7 64		1 52		58 00
Colby	1,321 38		530 00		158 00			35 54		3 04		594 80
Cowichan	30 00											30 00

Cowichan n° 2	212 00										212 00
Crab	647 02		436 67		67 75			7 60			135 00
Daisy	800 40		500 00		115 35			30 80			154 25
Dana	8 24				6 90			1 34			
Dora	734 61		496 77		67 04			16 80			154 00
Doris	223 74		141 94		26 80						55 00
Dorothy	112 74				40 62			7 12			65 00
Dorothy N	2,335 59		1,200 00		67 67			9 39	2 18		1,056 35
Dot	1,690 21		900 00		280 49		32 50	47 02			430 20
Dunno	834 30		540 00		107 80			16 50		4 00	166 00
Emily P	497 85		250 00		159 60			11 25			77 00
Esperanza	1,479 69		900 00	1 00	205 65			44 14		4 40	324 50
Ethel	2,286 43		1,320 00		243 00			47 18			676 25
Ethel V	605 61		326 88		16 65			58 15		3 93	200 00
Fauma	252 84		170 00		24 00			4 28		1 56	53 00
Fifi	326 36		225 81		19 80			4 25			76 50
Fisher	717 52		496 77		63 75			6 00		1 00	150 00
Georgia M	9 60				9 60						
Gipsy	255 58		183 33		10 80			4 45			57 00
Harte	471 35		320 00		47 40			8 95		1 00	94 00
Hobo	234 51		156 67		22 64			8 20			47 00
Hope	993 27		400 00		235 57			46 70		1 50	309 50
If 2	401 98		243 33		41 74			4 91			112 00
Ildstad	272 70		210 00								62 70
Iona	575 47		370 43		77 00			15 92		1 62	110 50
Iron Duke	866 85		550 00		122 85			24 00			170 00
Ironsides	41 09				34 29			4 80		2 00	
Kjiriti	467 11		316 67		41 62			8 79		2 03	98 00
Klatawa	489 62		329 03		54 49			3 10			103 00
Ladner Roy	766 14		391 61		148 74			41 55		3 24	181 00
Lady Van	519 19		381 29		23 40			2 50			112 00
Lina	255 49		163 33		24 10			18 06			50 00
Lively	0 10				0 10						
Maud L	531 96		370 10		37 45			10 41			114 00
M. E. Smith	2,325 16		1,258 00		177 80			12 23		5 53	871 60
Moose	2,119 30		840 00		292 53			57 55		6 12	923 10
Nina	172 69		110 00		21 50			4 63		1 56	35 00
Nitinat	100 00		100 00								
Norma B	169 10		118 28		14 82						36 00
N° 2057	646 55		470 00		27 00			4 80			144 75
Olaly	583 26		305 06		53 53			34 43		3 24	187 00
Olive	810 23		570 00		46 04			19 35		0 84	174 00
Pontiac	1,833 76		1,270 95		122 90			18 11			421 80
Rask	260 88		173 33		31 58			2 97			53 00
Red Rover	502 84		262 58		145 86			11 40		4 00	79 00
Repentance	574 33		251 61		232 93			11 79			78 00
R. K.	251 71		170 00		25 67			5 04			51 00
S. & E.	538 00		332 26		13 16			8 58			184 00
Sayward n° 1	705 14		427 42		111 42			33 30			133 00
Sea Dog	1,595 46		1,200 00		28 52			4 17		3 82	358 95

RELEVÉ DÉTAILLÉ RELATIF AUX DÉPENSES AFFÉRENTES AU SERVICE DE SURVEILLANCE DES PÊCHERIES MARITIMES—*Fin*

Etablissements et comptes	Total Dr.	—	Feuilles d'amargement	Pension ou provisions de bouche	Combustible	Réparations		Matériel et approvisionnement			Habillement	Divers
						Coques	Machines	Machines	Pont	Commis aux vivres		
COLOMBIE BRITANNIQUE—*Fin*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Bateaux affrétés—Fin												
Arrondissement n° 3—Fin												
Speedwell	498 71	.....	363 55	.....	17 66	.....	.....	6 50	.....	.....	.....	111 00
Stuart	998 08	.....	670 00	.....	31 28	.....	.....	38 74	.....	1 20	9 81	247 05
Susie M	458 57	.....	310 10	.....	44 77	.....	.....	6 70	.....	.....	.....	97 00
Sylvia	647 05	.....	400 00	.....	108 80	.....	.....	13 25	.....	.....	.....	125 00
T. M. G	933 39	.....	654 84	.....	67 80	.....	.....	6 80	.....	.....	.....	203 95
V.V	144 00	.....	100 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	44 00
Willeen	975 54	.....	536 67	.....	259 33	.....	.....	22 58	.....	1 96	.....	155 00
Wonder n° 3	811 62	44,722 88	500 00	.....	124 10	.....	.....	34 02	.....	.....	.....	153 50
	225,170 77	.....	111,464 73	2,942 43	20,912 25	1,655 40	6,989 87	5,978 28	1,120 03	2,171 06	304 26	71,632 46
Compte général	6 15	.....	.....	.....	.....	.....	3 15	.....	.....	.....	.....	3 00

SOMMAIRE

Nouvelle-Ecosse	12,806 21	.....	7,824 88	1 50	1,053 61	338 49	1,231 66	468 92	214 05	210 11	60 35	1,402 64
Ile du Prince-Edouard	16,212 29	.....	6,193 59	220 70	1,048 45	3,265 33	2,198 71	409 10	184 31	43 74	53 10	2,595 26
Nouveau-Brunswick	17,210 17	.....	10,231 00	.....	1,716 40	17 52	1,003 45	900 77	124 10	124 95	41 55	3,050 43
Manitoba	22,680 03	.....	10,158 08	2,921 93	6,237 31	774 48	77 70	415 87	1,091 29	125 89	691 00	186 48
Colombie Britannique	225,170 77	.....	111,464 73	2,942 43	20,912 25	1,655 40	6,989 87	5,978 28	1,120 03	2,171 06	304 26	71,632 46
Compte général	6 15	.....	.....	.....	.....	.....	3 15	.....	.....	.....	.....	3 00
	294,085 62	.....	145,872 28	6,086 56	30,968 02	6,051 22	11,504 54	8,172 94	2,733 78	2,675 75	1,150 26	78,870 27

RELEVÉ DÉTAILLÉ DES DÉPENSES AFFÉRENTES AU SERVICE DE POLICE DES PÊCHERIES MARITIMES

Compte général	244 80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55 62	189 18
Côte Orientale—												
Arleux	41,722 91	.....	24,579 56	5,232 44	5,167 68	1,967 17	1,891 38	478 75	835 75	359 39	814 96	395 83
Arras	49,698 98	.....	24,944 73	5,227 12	8,992 05	3,232 40	2,980 00	682 78	927 58	693 39	538 64	1,480 29
	91,421 89	.....	49,524 29	10,459 56	14,159 73	5,199 57	4,871 38	1,161 53	1,763 33	1,052 78	1,353 60	1,876 12
Côte Occidentale—												
Givenchy	50,377 67	.....	25,108 57	6,208 00	8,129 22	3,546 25	2,158 69	1,031 38	1,332 10	1,329 12	940 77	593 57
Malaspina	53,939 65	.....	29,740 64	6,229 43	11,144 92	530 85	1,473 07	714 35	422 67	1,106 69	1,789 26	787 77
	104,317 32	.....	54,849 21	12,437 43	19,274 14	4,077 10	3,631 76	1,745 73	1,754 77	2,435 81	2,730 03	1,381 34

SOMMAIRE

Compte général	244 80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55 62	189 18
Côte orientale	91,421 89	.....	49,524 29	10,459 56	14,159 73	5,199 57	4,871 38	1,161 53	1,763 33	1,052 78	1,353 60	1,876 12
Côte occidentale	104,317 32	.....	54,849 21	12,437 43	19,274 14	4,077 10	3,631 76	1,745 73	1,754 77	2,435 81	2,730 03	1,381 34
	195,984 01	.....	104,373 50	22,896 99	33,433 87	9,276 67	8,503 14	2,907 26	3,518 10	3,488 59	4,139 25	3,446 64

DÉPENSES, 1928-29

RELEVÉ DÉTAILLÉ DES DÉPENSES AFFÉRENTES À LA PISCICULTURE

Piscifactures	Salaires	Maintien	Total par piscifacture	Total par province
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse				111,139 02
Antigonish	360 00	35,233 08	35,593 08	
Bedford	2,685 00	8,107 60	10,792 60	
Lindford		944 22	944 22	
Margaree	4,200 00	4,730 20	8,930 20	
Margaree, étang	270 97	1,864 08	2,135 05	
Middleton	2,376 67	4,932 97	7,309 64	
Windsor	1,500 00	2,113 46	3,613 46	
Yarmouth	240 00	41,580 77	41,820 77	
Ile du Prince-Edouard				4,799 60
Kelly's Pond, piscifacture	3,060 00	1,739 60	4,799 60	
Nouveau-Brunswick				62,034 34
Florenceville	1,150 00	11,414 00	12,564 00	
Grand Falls	2,526 13	2,618 37	5,144 50	
Miramichi	2,820 00	3,178 38	5,998 38	
Miramichi, étang		2,145 87	2,145 87	
Nepisiquit		847 02	847 02	
New Mills, étang	720 00	3,041 92	3,761 92	
Restigouche	2,760 00	3,696 47	6,456 47	
Sparkle	4 00	22 00	26 00	
St. John, piscifacture	2,270 00	9,910 81	12,180 81	
St. John, étang		12,668 55	12,668 55	
Tobique		240 82	240 82	
Manitoba				30,335 78
Dauphin Riv., Station de cueillette		1,677 88	1,677 88	
Dauphin, rivière		294 95	294 95	
Gull Harbour	2,019 35	4,030 27	6,049 62	
Swan Creek, piscifacture		7,777 38	7,777 38	
Winnipegosis	2,691 67	11,844 28	14,535 95	
Saskatchewan				8,753 11
Qu'Appelle	3,000 00	5,753 11	8,753 11	
Alberta				68,736 67
Banff	3,240 00	5,018 90	8,258 90	
Gold, lac		1,125 09	1,125 09	
Jasper, parc		500 65	500 65	
Lesser Slave, lac	1,164 84	49,120 49	50,285 33	
Spray, lacs		1,002 53	1,002 53	
Waterton, parc	600 00	6,964 17	7,564 17	
Colombie Britannique				123,217 69
Général	8,225 78	2,815 71	11,041 49	
Anderson	2,338 87	6,802 73	9,141 60	
Babine	3,140 22	7,419 94	10,560 16	
Cowichan	3,531 27	3,435 14	6,966 41	
Cranbrook, station d'alevinage	457 90	783 40	1,241 30	
Cultus	2,201 46	5,169 17	7,370 63	
Gerrard	59 35	1,872 86	1,932 21	
Harrison	500 74	4,543 15	5,043 89	
Kennedy	2,918 79	4,511 31	7,430 10	
Lloyds Creek, station d'alevinage	482 98	1,727 43	2,210 41	
Nelson, station d'alevinage	2,218 75	3,909 19	6,127 94	
Pemberton	4,984 06	6,905 57	11,889 63	
Penask, lac, station d'alevinage	700 00	997 78	1,697 78	
Pitt	1,530 16	4,955 88	6,486 04	
Rivers-Inlet	3,615 20	7,315 34	10,930 54	
Skeena	4,469 22	10,601 00	15,070 22	
Stuart	2,171 13	5,006 21	7,177 34	
Summerland	187 55	712 45	900 00	
Compte général	6,360 00	19,095 37	25,455 37	25,455 37
	89,752 06	344,719 52		434,471 58

RELEVÉ DÉTAILLÉ DES DÉPENSES AFFÉRENTES À LA PISCICULTURE—*Fin*

SOMMAIRE

Piscifactures	Salaires	Maintien	Total par piscifacture	Total par Province
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	11,632 64	99,506 38	111,139 02	
Ile du Prince-Edouard	3,060 00	1,739 60	4,799 60	
Nouveau-Brunswick	12,250 13	49,784 21	62,034 34	
Manitoba	4,711 02	25,624 76	30,335 78	
Saskatchewan	3,000 00	5,753 11	8,753 11	
Alberta	5,004 84	63,731 83	68,736 67	
Colombie britannique	43,733 43	79,484 26	123,217 69	
Compte général	6,360 00	19,095 37	25,455 37	
	89,752 06	344,719 52	.....	434,471 58

RELEVÉ DÉTAILLÉ DES DÉPENSES AFFÉRENTES À LA SAUVEGARDE ET À LA L'EXPANSION DES PÊCHERIES HAUTURIÈRES 1928–29

Compte général		$ 7,396 98
Bâtiment de démonstration		2,446 51
Destruction des phoques communs		709 92
Destruction des poissons carnassiers		12 00
Laboratoire maritime		17,300 69
Mollusques et crustaces		22 64
Investigation sur les pétoucles		6,276 99
Enseignement technique		1,964 09
Transport du poisson (bateaux collecteurs)—		
Compte général	1,009 39	
Service Beckerton-Canseau	16,081 40	
Service Sonora-Halifax	19,624 36	
Service Cap-Breton	19,793 79	
Pockport-Port Latour	3,135 48	
		59,644 42
Commission royale		17,808 49
		$ 113,582 73

SOMMAIRE PAR PROVINCE, DÉPENSES AFFÉRENTES AUX PÊCHERIES, 1928-29

Services	Compte général	Nouvelle-Ecosse	Ile du Prince-Edouard	Nouveau-Brunswick	Québec	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie britannique	Totaux
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires et débours des surveillants de pêche	13,105 16	136,252 02	19,630 13	88,103 48	128 94	21,510 94	21,891 59	23,768 30	135,462 51	459,853 07
Service de surveillance des pêcheries maritimes	6 15	12,806 21	16,212 29	17,210 17	.....	22,680 03	.....	.....	225,170 77	294,085 62
Service de police des pêcheries maritimes	11,974 72	77,460 53	116 34	2,115 10	.....	.....	.....	.....	104,317 32	195,984 01
Pisciculture	25,455 37	111,139 02	4,799 60	62,034 34	.....	30,335 78	8,753 11	68,736 67	123,217 69	434,471 58
Construction d'échelles à poissons, etc	4 50	5,287 50	15 00	6,612 08	.....	1 15	0 60	0 15	7,354 48	19,275 46
Sauvegarde et expansion des pêcheries hauturières	27,169 56	79,393 42	6,297 83	.....	.....	.....	.....	.....	721 92	113,582 73
Service de renseignements relatifs aux pêches	284 66	151 32	193 44	114 00	.....	.....	.....	.....	.....	743 42
Prime à la destruction des phoques communs	.....	11,119 50	1,361 50	2,478 00	.....	.....	.....	.....	10,038 00	24,997 00
Inspection des poissons saumurés	342 77	20,484 94	1,710 41	1,984 41	.....	.....	.....	.....	3,547 14	28,069 67
Commission internationale du flétan	36,419 29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36,419 29
Frais judiciaires et casuels	.....	417 60	.....	530 34	.....	.....	.....	.....	4,256 01	5,203 95
Ostréiculture	.....	.....	9,921 34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,921 34
Office de Biologie marine	200,100 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	200,100 00
Prime à la pêche	.....	79,077 60	9,334 30	19,387 80	43,611 50	.....	.....	.....	.....	151,411 20
Totaux	314,862 18	533,589 66	69,592 18	200,569 72	43,740 44	74,527 90	30,645 30	92,505 12	614,085 84	1,974,118 34
Appointements afférents à l'administration civile	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100,694 04
Dépenses imprévues	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24,968 85
										2,099,781 23
Gratifications	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	440 00
										2,100,221 23

RELEVÉ DÉTAILLÉ DES DÉPENSES AFFÉRENTES À L'OFFICE DE BIOLOGIE MARINE
1928–29

"A"—*Compte général*		298 52	
Station biologique Saint-André	33,488 25		
"Prince"	2,928 01		
		36,416 26	
Station biologique Nanaimo	35,770 62		
"A.P. Knight"	3,010 65		
Recherches sur les saumons chum et rose	3,417 86		
Marquage des saumons	1,003 38		
Recherches sur les myes, praires et solens	417 68		
Hareng et célan	2,552 66		
Recherches sur les huîtres	738 18		
Recherches sur les crevettes	366 11		
		47,274 14	
Avances courantes		10	
			83,989 02
"B"—*Compte général*		4,464 74	
Station atlantique d'expérimentations	25,854 54		
Recherches sur la morue	949 81		
Recherches sur le salage des poissons	3,713 92		
Cours au bénéfice des pêcheurs	3,201 66		
Recherches sur l'aiglefin	685 89		
Recherches sur le maquereau	505 15		
		34,910 97	
Station pacifique d'expérimentations	24,358 34		
Recherches générales	647 85		
Recherches sur la décoloration	178 29		
Recherches en campagne	4,378 06		
Recherches sur la colle	89 92		
Recherches sur les farines	331 90		
Recherches sur les huiles	689 29		
Recherches sur la congélation et réfrigération	205 59		
Marquage des saumons	3,798 98		
		34,678 22	
Expédition dans le détroit d'Hudson		933 82	
Avances courantes		208 70	
			$ 75,196 45
"C"—Recherches sur les saumons atlantiques; Immersion des alevins	1,080 31		
Recherches sur les truites de ruisseau	1,277 95		
Recherches dans le lac Cultus	10,970 98		
Recherches dans la rivière Eagle	1,053 36		
Démonstrations expérimentales d'incubation et d'élevage	527 00		
Exploration générale des lacs	2,261 17		
Recherches sur les homards	461 84		
Recherches dans les lacs maritimes	8 80		
Recherches sur les huîtres	277 16		
Recherches sur la truite du Pacifique; Recherches générales	2,467 38		
Recherches dans les lacs des Prairies	8,518 75		
Recherches dans le lac Athabasca	654 04		
Etangs-viviers d'alevinage—Taft	3 40		
Recherches sur l'alose	447 43		
Recherches sur le poisson blanc	469 35		
		30,478 92	
Avances courantes		92 15	
			30,571 07
			$ 189,756 54

APPENDICE N° 8

ÉTATS DES DÉPENSES ET DES RECETTES AFFÉRENTES AU SERVICE DES PÊCHES, PAR PROVINCE, 1967-1928—GOUVERNEMENT DU CANADA

SOMMAIRE

—	Dépenses	Recettes
	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	4,539,773 56	325,405 09
Ile du Prince-Edouard	721,471 71	99,013 97
Nouveau-Brunswick	3,425,778 83	552,772 12
Québec	2,425,733 12	341,261 99
Ontario	3,214,671 13	520,135 96
Manitoba et T. N O	23,414 29	4,779 25
Manitoba	1,647,963 25	293,431 81
Territoires du N.O	58,258 58	9,775 23
Alberta	409,563 06	177,343 85
Saskatchewan	514,589 40	90,729 60
Colombie britannique	10,692,574 77	2,618,817 69
Yukon	29,343 94	10,707 75
Territoire de la baie d'Hudson	.....	821 83
	27,703,135 54	
CROISEURS		
Nouvelle-Ecosse, Ile du Pr.-Edouard et Nouveau-Brunswick	4,879,239 21	
	32,582,374 75	
Dépenses générales	3,219,922 64	
	35,802,297 39	
Prime à la pêche, 1882–1928	7,430,315 41	
Dépenses totales, 1867–1928	43,232,612 80	

PRIME À LA PÊCHE

Années	Nouvelle-Ecosse	Nouveau-Brunswick	Ile du Prince-Edouard	Québec	Totaux
1882	106,098 72	16,997 00	16,137 00	33,052 75	172,285 47
1883	89,432 50	12,395 20	8,577 14	19,940 01	130,344 85
1884	104,934 09	13,576 00	9,230 96	28,004 93	155,718 98
1885	103,999 73	15,908 25	10,166 65	31,464 76	161,539 39
1886	98,789 54	17,894 57	10,935 87	33,283 61	160,903 59
1887	99,662 03	19,699 65	12,528 51	31,907 73	163,757 92
1888	89,778 90	18,454 92	9,092 96	32,858 75	150,185 53
1889	90,142 51	21,026 79	13,994 53	33,362 71	158,526 54
1890	91,235 64	21,108 33	11,686 32	34,210 72	158,241 01
1891	92,377 42	17,235 96	12,771 30	34,507 17	156,891 85
1892	109,410 39	10,864 61	9,782 79	29,694 35	159,752 14
1893	108,060 67	12,524 09	9,328 62	28,320 72	158,234 10
1894	111,460 03	12,690 80	7,875 79	28,040 18	160,066 80
1895	110,765 27	12,919 32	9,285 13	30,598 27	163,567 99
1896	98,048 95	13,602 88	9,745 50	32,992 44	154,389 77
1897	102,083 50	13,454 50	9,809 00	32,157 00	157,504 00
1898	103,730 00	13,746 00	10,188 00	31,795 00	159,459 00
1899	106,598 50	13,514 50	7,822 00	32,065 00	160,000 00
1900	101,448 00	13,562 50	10,589 00	33,203 00	158,802 50
1901	101,024 50	13,420 50	8,335 50	33,161 50	155,942 00
1902	100,455 70	14,555 80	8,716 55	36,125 45	159,853 50
1903	99,714 15	14,872 75	9,652 50	34,703 30	158,943 70
1904	99,286 44	15,110 80	9,179 35	33,651 65	157,228 24
1905	100,664 35	15,379 50	8,317 20	34,185 60	158,546 65
1906	99,518 80	16,247 55	8,839 40	34,410 00	159,015 75
1907	93,381 70	16,454 50	10,175 95	36,101 35	156,113 50
1908	98,156 20	17,203 75	9,708 90	34,931 05	159,999 90
1909	95,413 60	15,480 15	8,973 85	35,354 25	155,221 85
1910	96,468 20	16,531 05	9,557 80	36,609 70	159,166 75
1911	99,424 90	15,795 00	8,669 85	36,109 95	159,999 70

PRIME À LA PÊCHE—*Fin*

Années	Nouvelle-Ecosse	Nouveau-Brunswick	Ile du Prince-Edouard	Québec	Totaux
1912	97,904 25	15,109 75	11,119 00	35,863 40	159,996 40
1913	93,456 00	16,385 05	11,081 85	37,738 35	158,661 25
1914	94,990 54	17,536 50	10,339 65	36,717 45	159,584 14
1915	90,611 05	17,609 95	9,513 95	41,006 10	158,741 05
1916	88,212 10	17,540 15	9,961 95	44,285 60	159,999 80
1917-18	86,115 60	17,538 35	10,754 75	45,484 40	159,893 10
1918-19	85,000 65	17,114 35	10,392 35	47,167 90	159,675 25
1919-20	85,521 05	16,085 20	8,702 20	44,828 25	155,136 70
1920-21	93,873 00	13,773 70	8,110 70	36,761 90	152,519 30
1921-22	91,410 20	14,640 60	9,413 00	43,986 00	159,449 80
1922-23	93,254 45	16,311 25	7,704 40	39,902 45	157,172 55
1923-24	91,261 55	16,123 25	10,153 65	42,378 35	159,916 80
1924-25	86,300 20	15,634 05	11,410 15	46,482 00	159,826 40
1925-26	82,550 35	18,824 30	10,670 70	47,939 45	159,984 80
1926-27	83,006 90	16,721 00	13,221 55	46,818 65	159,768 10
1927-28	82,107 00	19,906 80	12,095 45	44,266 55	158,375 80
1928-29	79,077 60	19,387 80	9,334 30	43,611 50	151,411 20
	4,506,177 42	748,469 27	473,626 52	1,702,042 20	7,430,315 41

ÉTAT DONNANT LES DÉPENSES ANNUELLES IMPUTABLES AU COMPTE DE LA POLICE MARINE SUR LA CÔTE ORIENTALE POUR LA SURVEILLANCE DES PÊCHERIES TERRITORIALES—1870-1874 INCLUSIVEMENT

1870	$	
1871	73,550 86	
1872	50,123 24	
1873	53,794 90	
1874	15,364 69	
		192,833 69

Durant la période 1875-1885 inclusivement, le traité de Washington qui conférait aux pêcheurs américains le droit à l'exploitation des pêcheries côtières, se trouvait en vigueur.

A l'expiration des clauses du Traité de Washington relatives à la pêche, le service actuel de surveillance de la pêche fut constitué en 1886. Ci-dessous nous donnons un état des dépenses annuelles imputables à ce service de 1886 à 1927-28 inclusivement.

SERVICE RELATIF À LA POLICE MARITIME DES PÊCHERIES

(En sus des croiseurs affectés à Ontario, Québec, Colombie Britannique.)

1886	$ 104,020 98	1897	$ 71,349 44
1887	86,300 74	1898	78,097 10
1888	59,869 47	1899	68,330 27
1889	47,748 94	1900	66,148 97
1890	51,296 34	1901	96,648 26
1891	81,918 99	1902	75,942 24
1892	84,305 51	1903	75,543 60
1893	60,269 69	1904	103,427 32
1894	70,501 71	1905	294,440 34
1895	61,310 19	1906	136,432 61
1896	64,064 00	1907	99,015 07

Il est impossible d'établir entre les provinces maritimes une répartition exacte des dépenses afférentes à ces croiseurs. Elles sont imputables cependant à N.-É., N.-B. et I.-P.-É., au *prorata*.

1908-09	$ 114,923 00	1918-19	56,256 78
1909-10	113,582 23	1919-20	218,143 93
1910-11	116,235 21	1920-21	227,159 57
1911-12	120,240 00	1921-22	172,003 39
1912-13	163,370 19	1922-23	107,658 85
1913-14	225,113 26	1923-24	95,332 27
1914-15	95,702 02	1924-25	95,714 47
1915-16	102,637 16	1925-26	98,060 10
1916-17	132,393 60	1926-27	113,804 14
1917-18	118,824 16	1927-28	125,015 62
		1928-29	125,920 64
			$ 4,867 906 36

Ce montant est imputable aux provinces N.-É., N.-B. et I.-P.-É., au *prorata*.

ÉTAT DONNANT LES RECETTES ET DÉPENSES ANNUELLES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS LA CONFÉDÉRATION

Province de la Nouvelle-Écosse

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.
1867	.....	Cf. Croiseurs N.É., Î.P.-É., et N.B.	.....	.....	.....
1868	225 28		.....	225 28	* 12,275 25
1869	2,572 23		.....	2,572 23	848 46
1870	9,728 26		.....	9,728 26	* 1,373 24
1871	8,794 37		.....	8,794 37	36 74
1872	8,341 39		.....	8,341 39	51 45
1873	8,689 07		.....	8,689 07	159 30
1874	10,585 13		.....	10,585 13	123 94
1875	12,265 86		.....	12,265 86	551 00
1876	14,655 76		6,870 33	21,526 09	403 00
1877	15,127 49		3,488 27	18,615 76	1,520 71
1878	15,292 83		3,400 00	18,692 83	1,442 38
1879	14,312 76		2,687 44	17,000 20	1,796 11
1880	14,180 55		3,323 16	17,503 71	1,506 72
1881	14,909 42		3,454 29	18,363 71	2,779 49
1882	16,479 41		5,858 98	22,338 39	1,111 61
1883	16,247 14		4,191 34	20,438 48	2,005 29
1884	15,600 01		4,728 11	20,428 12	1,833 18
1885	17,503 45		4,610 81	22,114 26	2,616 28
1886	17,852 33		7,478 23	25,330 56	2,166 53
1887	18,092 21		6,701 89	24,794 00	1,585 28
1888	18,308 02		6,850 27	25,158 29	3,905 44
1889	20,201 09		6,688 75	26,889 84	2,744 23
1890	17,395 24		6,606 95	24,002 19	5,424 95
1891	17,844 19		5,863 75	23,707 94	5,891 65
1892	18,755 86		10,289 80	29,045 66	3,803 42
1893	19,444 22		5,045 22	24,489 44	6,782 02
1894	20,420 81		4,982 12	25,402 93	5,296 27
1895	23,555 38		5,054 24	28,609 62	7,075 07
1896	23,049 41		5,010 39	28,059 80	6,180 93
1897	23,682 33		4,077 07	27,759 40	5,239 55
1898	21,683 91		3,525 03	25,208 94	5,317 08
1899	25,348 11		2,465 19	27,813 30	4,668 22
1900	27,461 91		3,410 84	30,872 75	5,494 49
1901	35,730 69		11,194 82	46,925 51	6,595 94
1902	32,618 00		8,810 31	41,428 31	6,084 65
1903	39,118 79		7,413 55	46,532 34	3,962 45
1904	30,003 01		6,348 22	36,351 23	3,716 75
1905	32,619 85		11,372 65	43,992 50	6,718 58
1906	49,351 10		33,203 27	82,554 37	4,934 43
1907	24,989 09		6,259 25	31,248 34	3,118 73
1908–09	87,420 00		20,969 27	108,389 27	5,369 70
1909–10	81,698 70		15,722 27	97,420 97	3,821 81
1910–11	117,394 67		28,023 29	145,417 96	7,749 60
1911–12	141,148 00		42,727 00	183,875 00	5,912 65
1912–13	97,085 47		46,411 56	143,497 04	6,730 00
1913–14	125,305 94		45,732 88	171,038 82	7,682 50
1914–15	124,977 45		37,470 70	162,448 15	7,415 80
1915–16	117,271 06		34,914 01	152,185 07	6,969 18
1916–17	126,416 67		33,543 89	159,960 56	7,176 70
1917–18	139,964 62		36,057 56	176,022 18	6,663 94
1918–19	112,689 57		17,233 22	129,922 79	7,612 81
1919–20	92,197 95		16,243 01	109,160 96	10,213 28
1920–21	111,196 47		22,077 83	133,274 30	12,189 62
1921–22	112,521 25		21,247 10	133,768 35	12,840 39
1922–23	121,336 89		27,399 27	148,736 16	12,720 42
1923–24	138,671 11		42,395 03	181,066 14	9,480 38
1924–25	153,463 48		32,467 75	185,931 23	10,627 54
1925–26	170,967 83		31,053 08	202,020 91	9,539 68
1926–27	171,975 48		29,869 84	201,845 32	10,973 25
1927–28	237,097 63		28,148 93	265,246 56	11,758 25
1928–29	253,106 30		111,139 02	364,245 32	12,816 88
	3,607,662 51		932,111 05	4,539,773 56	325,405 09

(*Recettes provenant de la délivrance des licences aux navires de pêche américains et auxquelles la province n'a aucun titre exclusif.)

ÉTAT DONNANT LES DÉPENSES ET RECETTES ANNUELLES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS LA CONFÉDÉRATION

Province de l'Île du Prince-Édouard

Années	Service général	Croisseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.
1867	.....	Cf. Croiseurs N.É., Î.P.-É., et N.B.	.....	.....	.....
1868	.....		.....	.....	.....
1869	.....		.....	.....	.....
1870	.....		.....	.....	.....
1871	.....		.....	.....	.....
1872	.....		.....	.....	.....
1873	.....		.....	.....	.....
1874	405 62		.....	405 62	.....
1875	459 54		.....	459 54	.....
1876	461 02		.....	461 02	.....
1877	1,974 70		.....	1,974 70	.....
1878	1,836 54		.....	1,836 54	.....
1879	1,293 25		.....	1,293 25	.....
1880	2,686 49		4,494 24	7,180 83	40 00
1881	2,691 49		852 11	3,543 60	40 00
1882	2,756 48		760 32	3,516 80	40 00
1883	2,716 64		807 32	3,523 96	80 00
1884	2,767 98		771 40	3,539 38	80 00
1885	3,028 03		741 06	3,769 09	40 00
1886	3,187 73		687 17	3,874 90	40 00
1887	4,044 49		1,200 21	5,244 70	128 00
1888	3,402 51		755 32	4,157 83	.....
1889	3,746 69		140 31	3,887 00	140 00
1890	3,113 21		.....	3,113 21	302 88
1891	3,242 25		378 00	3,620 25	667 00
1892	1,835 65		.....	1,835 65	166 00
1893	2,847 60		.....	2,847 60	304 10
1894	3,078 55		.....	3,078 55	980 15
1895	3,796 58		.....	3,796 58	3,312 30
1896	3,555 87		.....	3,555 87	2,161 85
1897	3,744 36		.....	3,744 36	2,032 25
1898	6,775 78		.....	6,775 78	2,707 57
1899	5,832 35		.....	5,832 35	2,242 24
1900	7,364 20		.....	7,364 20	2,207 12
1901	7,934 03		.....	7,934 03	1,525 30
1902	7,814 02		.....	7,814 02	1,843 45
1903	7,081 60		.....	7,081 60	2,007 35
1904	7,320 96		10,733 51	18,054 47	1,983 42
1905	6,879 05		6,813 77	13,692 82	2,046 50
1906	9,351 81		6,419 04	15,770 85	2,206 25
1907	5,841 67		2,952 47	8,794 14	1,300 94
1908–09	14,996 00		7,187 47	22,183 47	2,393 66
1909–10	13,657 56		8,139 50	21,797 06	2,359 93
1910–11	38,570 72		8,874 42	47,445 14	2,499 63
1911–12	13,661 00		8,876 00	22,537 00	2,477 50
1912–13	13,558 06		6,105 63	19,663 69	2,927 96
1913–14	13,728 89		7,383 45	21,112 34	2,245 60
1914–15	17,369 93		8,071 93	25,441 86	2,046 50
1915–16	14,794 05		9,638 61	24,432 66	3,165 35
1916–17	15,843 23		7,211 18	23,054 41	3,597 18
1917–18	19,076 19		7,994 24	27,070 43	3,256 26
1918–19	15,722 08		3,003 84	18,725 92	2,561 19
1919–20	17,430 98		2,918 40	20,349 38	4,741 68
1920–21	22,911 72		4,312 69	27,224 41	3,720 12
1921–22	15,430 17		4,304 58	19,734 75	2,876 47
1922–23	17,996 16		4,801 56	22,797 72	5,854 88
1923–24	22,111 52		4,859 03	26,970 55	4,441 95
1924–25	26,051 31		5,147 60	31,198 91	3,134 90
1925–26	26,719 74		6,609 94	33,329 68	3,467 88
1926–27	20,302 73		4,533 27	24,836 00	3,403 13
1927–28	19,176 79		5,085 20	24,261 99	3,766 28
1928–29	39,129 65		4,799 60	43,929 25	3,451 25
	553,107 22		168,364 49	721,471 71	99,013 97

ÉTAT DONNANT LES DÉPENSES ET RECETTES ANNUELLES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS LA CONFÉDÉRATION

Province du Nouveau-Brunswick

Années	Service général	Croiserurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.
1867	.....		.....	.....	.....
1868	5,086 77		.....	5,086 77	443 47
1869	4,172 35		.....	4,172 35	*5,410 58
1870	8,422 63		.....	8,422 63	1,086 42
1871	7,006 52		.....	7,006 52	1,042 03
1872	6,476 61		.....	6,476 61	1,058 29
1873	6,859 05		822 33	7,681 38	647 61
1874	7,351 17		3,100 13	10,451 30	978 00
1875	7,373 75		3,853 73	11,227 48	830 00
1876	10,080 37		3,247 41	13,327 78	2,030 91
1877	11,168 53		1,388 80	12,557 33	1,289 17
1878	10,926 11		1,468 22	12,394 33	2,015 46
1879	10,858 64		1,139 00	11,997 64	3,467 36
1880	12,291 00		5,600 00	17,891 00	4,276 07
1881	11,776 56		3,455 91	15,232 47	4,695 28
1882	12,284 82		3,567 28	15,852 10	4,848 84
1883	13,007 00		2,646 14	15,653 14	4,612 12
1884	14,388 02		2,327 06	16,715 08	3,905 66
1885	14,892 87		2,943 98	17,836 85	4,650 16
1886	15,719 36		2,852 02	18,571 38	4,078 10
1887	16,944 00		2,907 16	19,851 16	4,417 52
1888	20,533 20		3,441 59	23,974 79	7,625 64
1889	20,298 00		3,150 17	23,448 17	8,642 88
1890	14,914 95		3,727 77	18,642 72	8,834 35
1891	16,082 77		4,572 41	20,655 18	7,233 69
1892	15,707 98		4,304 98	20,012 96	6,634 83
1893	15,721 05		4,988 13	20,709 18	7,831 53
1894	18,522 94		4,833 27	23,356 21	8,333 24
1895	21,370 94		5,896 95	27,267 89	11,170 36
1896	20,526 56		6,551 62	27,078 18	10,696 88
1897	21,671 92		3,722 01	25,393 93	10,110 77
1898	17,063 58		3,958 63	21,022 21	11,511 85
1899	22,922 50		7,514 86	30,437 36	10,430 08
1900	21,459 94		3,951 58	25,411 52	12,015 27
1901	28,452 51		5,976 29	34,428 80	10,150 40
1902	23,813 62		12,245 86	36,059 48	11,658 34
1903	27,132 84		16,099 01	43,231 85	11,188 02
1904	27,664 34		22,177 05	49,841 39	10,643 20
1905	25,253 16		15,477 39	40,730 55	11,898 99
1906	35,856 38		25,759 09	61,615 47	11,395 84
1907	24,938 35		16,900 00	41,838 35	9,158 08
1908–09	71,091 00		22,214 39	93,305 39	12,385 14
1909–10	63,154 19		21,102 75	84,256 94	13,044 88
1910–11	63,769 48		20,414 56	84,184 04	12,996 84
1911–12	58,140 00		22,950 00	81,090 00	13,902 15
1912–13	60,943 53		30,267 38	91,210 91	15,192 52
1913–14	63,653 64		51,641 12	115,294 76	17,507 18
1914–15	67,954 09		52,560 08	120,514 17	14,263 99
1915–16	65,874 11		40,876 42	106,750 53	15,097 80
1916–17	67,645 91		37,987 56	105,633 47	15,137 19
1917–18	70,148 87		37,021 69	107,170 56	14,429 53
1918–19	67,763 94		36,351 19	104,115 13	16,420 52
1919–20	73,821 07		34,275 01	108,096 08	16,441 02
1920–21	86,431 23		41,493 38	127,924 61	15,299 82
1921–22	102,713 10		44,971 62	147,684 72	16,212 85
1922–23	96,836 88		50,298 75	147,135 63	19,286 01
1923–24	71,052 58		40,870 11	111,922 69	13,010 14
1924–25	97,200 01		46,096 12	143,296 13	11,701 49
1925–26	106,052 99		50,910 64	156,963 63	9,754 13
1926–27	99,696 49		48,245 23	147,941 72	10,740 76
1927–28	113,738 34		102,131 24	215,869 58	12,663 50
1928–29	99,822 31		62,034 34	161,856 65	14,337 67
	2,314,497 42		1,111,281 41	3,425,778 83	552,772 12

Cf. Croiseurs N.É., Î.P.-É., et N.B.

ÉTAT DONNANT LES DÉPENSES ET RECETTES ANNUELLES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS LA CONFÉDÉRATION

Province de Québec

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1867	10,272 82	14,426 53		24,699 35	6,998 90
1868	17,889 92	11,374 95	.....	29,264 87	4,910 87
1869	6,909 61	10,800 00	.....	17,709 61	4,585 80
1870	6,570 42	9,924 51	.....	16,494 93	*7,997 21
1871	7,000 00	9,000 00	.....	16,000 00	6,290 85
1872	6,489 68	12,000 00	.....	18,489 68	4,569 69
1873	7,829 94	9,000 00	.....	16,829 94	4,983 83
1874	9,265 31	10,000 00	6,106 00	25,371 31	8,523 54
1875	9,808 34	10,000 00	8,515 46	28,323 80	8,904 85
1876	14,282 65	23,832 82	9,016 74	47,132 21	6,437 00
1877	13,521 44	17,059 21	5,670 86	36,251 51	5,881 72
1878	12,723 88	19,967 11	6,685 85	39,376 8	5,453 27
1879	13,606 06	8,994 48	5,772 90	28,373 44	6,286 07
1880	12,591 78	1,880 08	4,701 34	19,173 20	7,124 42
1881	15,123 79	50,550 18	5,444 89	71,118 86	9,286 18
1882	14,819 22	26,965 40	9,148 68	50,933 30	7,165 32
1883	13,287 30	26,555 46	7,987 12	47,829 88	3,869 47
1884	13,186 26	19,935 53	8,512 11	41,633 90	2,715 02
1885	13,531 77	*31,514 07	10,072 52	55,118 36	3,325 35
1886	13,938 21	26,091 20	9,197 89	49,227 30	2,963 75
1887	14,966 55	18,293 16	8,740 66	42,000 37	3,804 66
1888	13,463 37	17,233 51	8,921 13	39,618 01	5,394 99
1889	12,991 63	16,034 04	10,228 72	39,254 39	3,390 79
1890	9,670 94	15,001 91	8,370 15	33,043 00	5,409 81
1891	10,666 98	15,143 46	9,142 31	34,952 75	3,642 14
1892	10,917 36	14,026 98	8,341 94	33,286 28	5,244 82
1893	11,761 34	14,688 97	9,337 79	35,788 10	7,471 70
1894	11,692 82	25,645 29	8,635 41	45,973 52	7,211 82
1895	12,459 34	19,523 86	8,854 64	40,837 84	8,836 18
1896	11,870 43	20,661 78	8,260 50	40,792 71	8,160 98
1897	12,910 80	12,059 54	7,059 45	32,029 79	7,876 12
1898	11,140 16	13,781 53	6,128 40	31,050 09	7,571 15
1899	11,350 27	21,680 55	5,700 58	38,731 40	6,287 71
1900	5,452 41	18,970 42	12,701 04	37,123 87	2,543 04
1901	7,934 03	16,258 44	15,218 64	39,411 11	4,738 92
1902	6,242 58	24,995 46	20,142 94	51,380 98	2,498 85
1903	6,585 86	21,021 00	8,080 03	35,686 89	4,379 15
1904	7,619 67	23,011 05	11,454 24	42,084 96	5,070 64
1905	6,769 16	15,976 88	14,140 65	36,886 69	4,648 56
1906	8,123 04	26,969 49	12,617 01	47,709 54	7,564 39
1907	5,590 94	22,763 29	10,683 24	39,037 47	8,145 97
1908-09	11,960 00	36,402 00	16,760 46	65,122 46	6,797 91
1909-10	10,316 05	25,811 96	19,292 31	55,420 32	4,947 46
1910-11	8,984 36	42,975 48	20,290 50	72,250 34	5,336 61
1911-12	17,050 00	32,998 00	18,104 00	68,152 00	6,044 75
1912-13	10,998 48	25,321 81	17,152 03	53,472 32	8,095 79
1913-14	9,921 88	29,770 88	23,042 82	62,735 58	5,286 89
1914-15	11,503 00	30,644 81	22,000 08	64,147 89	7,638 75
1915-16	6,995 74	31,893 30	17,323 62	56,212 66	6,006 89
1916-17	7,168 09	26,356 47	14,274 14	47,798 70	6,981 14
1917-18	8,399 76	42,752 33	19,727 25	70,879 34	7,664 73
1918-19	7,470 58	41,563 30	12,923 27	61,957 15	8,121 80
1919-20	9,793 46	33,679 99	13,125 26	56,598 71	8,085 78
1920-21	33,182 26	45,963 09	15,955 38	95,100 73	6,536 90
1921-22	23,815 41	49,947 22	18,772 19	92,134 82	14,357 39
1922-23	2,146 60	904 32	2,668 48	5,719 40	.....
1923-24	282 90	143 81	.....	426 71	.....
1924-25	178 47	.....	.....	178 47	.....
1925-26	596 52	.....	.....	596 57	.....
1926-27	123 12	.....	.....	123 12	.....
1927-28	144 84	.....	.....	144 84	.....
1928-29	128 94	.....	.....	128 94	192 70
	623,978 59	1,240,740 91	561,003 62	2,425,733 12	341,261 99

ÉTAT DONNANT LES DÉPENSES ET RECETTES ANNUELLES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS LA CONFÉDÉRATION

Province d'Ontario

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1867	6,108 00	.....	.....	6,108 00	3,492 00
1868	6,526 96	.....	.....	6,526 96	1,927 02
1869	8,547 65	.....	.....	8,547 65	2,739 13
1870	5,995 72	.....	2,874 47	8,870 19	6,165 56
1871	5,825 98	.....	4,446 34	10,272 32	5,039 35
1872	4,364 43	.....	5,529 73	9,894 16	4,818 57
1873	4,344 32	.....	3,697 16	8,041 48	4,547 50
1874	8,969 06	.....	5,100 00	14,069 06	4,386 75
1875	8,388 81	.....	5,635 74	14,024 55	4,478 05
1876	12,815 73	.....	12,920 90	25,736 63	4,640 21
1877	13,521 44	.....	12,132 70	25,654 14	4,673 25
1878	12,723 88	.....	4,949 77	17,673 65	5,202 00
1879	11,741 40	.....	7,102 54	18,843 94	6,188 80
1880	12,003 37	.....	5,300 71	17,304 08	6,465 95
1881	11,506 74	.....	5,422 63	16,929 37	7,795 99
1882	11,729 77	.....	8,655 82	20,385 59	9,849 18
1883	13,602 00	.....	7,761 45	21,363 45	9,980 28
1884	15,192 73	.....	8,011 17	23,203 90	11,345 14
1885	17,135 98	.....	8,690 15	25,826 13	11,914 37
1886	17,900 74	.....	9,696 54	27,597 28	15,917 62
1887	19,534 01	.....	8,880 14	28,414 15	15,063 57
1888	19,860 52	.....	9,529 00	29,389 52	18,251 25
1889	19,264 98	2,631 46	11,311 33	33,207 77	24,266 06
1890	14,539 87	2,254 63	11,494 31	28,288 81	23,666 95
1891	15,540 30	2,769 29	11,769 81	30,079 40	26,611 70
1892	15,155 83	5,064 91	9,281 37	29,502 11	26,708 00
1893	20,116 91	32,940 56	11,194 65	64,252 12	30,623 09
1894	22,634 37	20,022 18	10,821 43	53,477 98	28,632 82
1895	21,938 56	19,373 24	8,755 93	50,067 73	33,211 60
1896	24,917 48	17,295 94	9,468 37	51,681 79	35,681 68
1897	21,592 40	15,948 43	8,774 19	46,315 02	32,814 66
1898	19,239 34	15,155 43	9,976 74	44,371 51	30,574 57
1899	11,784 22	15,122 45	9,982 10	36,888 97	5,830 85
1900	3,604 94	12,250 72	10,675 72	26,531 38	794 12
1901	3,819 57	11,304 51	12,835 60	27,959 68	717 35
1902	4,445 93	11,764 87	12,445 31	28,656 11	373 42
1903	4,660 53	12,334 37	14,844 36	31,839 26	1,818 83
1904	4,500 43	45,133 10	15,300 46	64,933 99	2,578 48
1905	4,294 60	109,560 51	13,832 32	127,687 43	1,471 91
1906	4,949 67	32,585 51	15,069 17	52,604 35	499 15
1907	3,188 34	32,698 85	14,112 42	49,999 61	349 10
1908-09	14,898 00	36,038 00	28,358 02	79,294 02	790 78
1909-10	9,672 24	26,009 14	22,614 30	58,295 68	1,520 75
1910-11	11,788 30	24,237 49	24,393 21	60,419 00	280 25
1911-12	28,127 00	28,006 00	47,611 00	103,744 00	658 45
1912-13	13,213 90	30,015 23	61,580 26	104,809 41	548 74
1913-14	22,733 57	27,650 61	68,877 81	119,261 99	806 69
1914-15	23,048 82	30,169 08	103,182 20	156,400 10	918 80
1915-16	19,468 64	28,216 58	63,712 73	111,397 95	2,600 65
1916-17	14,588 69	25,994 06	85,922 62	126,505 37	808 70
1917-18	15,838 94	36,708 63	69,864 18	122,411 75	2,345 48
1918-19	4,586 56	53,404 30	64,996 55	122,987 41	631 85
1919-20	247 00	39,575 17	75,479 78	115,301 95	1,421 80
1920-21	5 09	84,373 39	82,320 21	166,698 69	9,221 25
1921-22	.....	52,260 83	80,403 37	132,664 20	44,425 97
1922-23	.....	27,901 41	79,690 16	107,591 57	4,169 29
1923-24	.....	355 62	84,180 87	84,536 49	6,076 71
1924-25	.....	.....	79,471 88	79,471 88	957 73
1925-26	.....	.....	79,938 10	79,938 10	9,719 28
1926-27	.....	.....	19,894 97	19,894 97	126 91
1927-28	.....	.....	25 38	25 38	.....
1928-29	.....	.....	.....	.....	.....
Total	666,744 26	967,126 52	1,580,800 35	3,214,671 13	520,135 96

ÉTAT DONNANT LES DÉPENSES ET RECETTES ANNUELLES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS LA CONFÉDÉRATION

Manitoba et Territoires du Nord-Ouest

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1867–68	.....	.....	.....	.....	.....
1868–69	.....	.....	.....	.....	.....
1869–70	.....	.....	.....	.....	.....
1870–71	.....	.....	.....	.....	.....
1871–72	.....	.....	.....	.....	.....
1872–73	.....	.....	.....	.....	.....
1873–74	.....	.....	.....	.....	.....
1874–75	288 65	.....	.....	288 65	.....
1875–76	.....	.....	.....	.....	.....
1876–77	250 00	.....	.....	250 00	.....
1877–78	200 00	.....	.....	200 00	.....
1878–79	200 00	.....	.....	200 00	.....
1879–80	19 75	.....	.....	19 75	.....
1880–81	.....	.....	.....	.....	.....
1881–82	809 55	.....	.....	809 55	.....
1882–83	150 00	.....	.....	150 00	.....
1883–84	872 40	.....	.....	872 40	.....
1884–85	763 00	.....	.....	763 00	.....
1885–86	1,920 73	.....	.....	1,920 73	.....
1886–87	2,468 25	.....	.....	2,468 25	5 00
1887–88	2,816 64	.....	.....	2,816 64	819 25
1888–89	2,848 16	.....	.....	2,848 16	848 00
1889–90	2,604 70	.....	.....	2,604 70	794 00
1890–91	3,609 03	.....	.....	3,609 03	1,234 00
1891–92	3,593 43	.....	.....	3,593 43	1,079 00
	23,414 29	.....	.....	23,414 29	4,779 25

Province du Manitoba*

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1892–93	2,162 55	.....	6,943 35	9,105 90	1,464 68
1893–94	2,187 35	.....	7,362 53	9,549 88	715 85
1894–95	2,663 55	.....	3,849 98	6,513 53	2,149 30
1895–96	3,952 18	.....	2,865 69	6,817 87	1,670 19
1896–97	1,908 14	.....	24 79	1,932 93	1,719 00
1897–98	1,206 26	.....	1,586 12	2,792 38	1,515 00
1898–99	1,883 37	.....	3,967 36	5,850 73	1,537 85
1899–00	1,723 59	.....	2,791 71	4,515 30	2,028 00
1900–01	2,669 74	.....	4,174 53	6,844 27	1,103 00
1901–02	2,624 87	.....	2,622 43	5,247 30	2,279 00
1902–03	3,129 70	.....	2,415 09	5,544 79	1,784 00
1903–04	2,789 74	.....	3,978 04	6,767 78	4,002 70
1904–05	2,800 64	.....	7,041 67	9,842 31	4,879 70
1905–06	3,687 07	7,867 70	25,923 29	37,477 06	4,148 00
1906–07	2,173 33	55 00	15,858 35	18,086 68	2,285 98
1907–08	4,638 51	13,903 95	25,283 46	43,825 92	3,527 05
1908–09	3,946 00	7,560 00	16,987 13	28,493 13	3,704 22
1909–10	9,359 23	7,794 02	14,386 86	31,540 11	3,962 88
1910–11	9,423 70	7,309 55	15,161 39	31,894 64	8,137 75
1911–12	7,371 00	6,571 00	15,793 00	29,735 00	6,334 00
1912–13	7,062 15	12,298 62	40,801 11	60,161 88	6,039 00
1913–14	29,694 13	48,006 49	47,769 97	125,470 59	4,846 50
1914–15	28,887 50	172,677 12	31,532 95	233,097 57	8,312 08
1915–16	13,518 89	61,986 35	26,654 36	102,159 60	5,926 00
1916–17	13,228 17	19,122 24	25,750 64	58,101 05	8,252 27
1917–18	13,164 99	18,943 45	28,277 84	60,386 28	12,910 65
1918–19	11,647 78	22,058 23	29,405 83	63,111 84	12,730 20
1919–20	8,704 69	21,176 75	26,379 9[illegible]	56,261 38	12,139 17
1920–21	10,979 14	16,787 94	38,893 96	66,661 04	17,792 58
1921–22	14,458 95	23,624 52	33,850 69	71,934 16	11,636 54
1922–23	17,570 39	21,852 05	30,787 33	70,209 77	12,736 68
1923–24	14,630 97	20,051 25	28,429 89	63,112 11	15,683 38
1924–25	14,197 83	21,519 12	25,646 64	61,363 59	17,631 21
1925–26	17,172 70	22,251 26	21,265 04	60,689 00	17,908 00
1926–27	16,769 07	21,775 71	19,924 81	58,379 59	21,291 05
1927–28	21,379 96	15,623 11	22,954 22	59,957 29	23,781 18
1928–29	21,512 09	22,680 03	30,335 78	74,527 90	24,867 23
	346,789 92	613,495 46	687,677 77	1,647,963 15	293,431 81

*Note.—Postérieurement à 1892, voir Manitoba et Territoires du Nord-Ouest séparément.

ÉTAT DONNANT LES DÉPENSES ET LES RECETTES ANNUELLES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS 1906.

PROVINCE DE SASKATCHEWAN

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1906–07	2,677 77	.....	.....	2,677 77	509 00
1907–08	7,2 7 49	.....	.....	7,277 49	948 60
1908–09	6,591 00	.....	.....	6,591 00	1,085 50
1909–10	6,474 57	.....	.....	6,474 57	1,209 44
1910–11	10,470 46	.....	.....	10,470 46	1,246 00
1911–12	* 26,040 00	.....	.....	* 26,040 00	1,3 4 75
1912–13	* 17,850 00	.....	.....	* 17,850 00	* 4,268 50
1913–14	* 24,964 74	.....	* 13,969 84	* 38,934 58	* 8,253 05
1914–15	* 34,130 50	.....	20,642 23	54,772 73	4,329 65
1915–16	* 31,294 44	.....	4,714 72	36,009 16	3,195 00
1916–17	16,002 77	.....	4,897 97	20,900 74	3,103 25
1917–18	16,959 11	.....	5,732 96	22,692 07	3,643 65
1918–19	16,966 00	.....	5,529 72	22,495 72	4,982 83
1919–20	19,019 11	.....	4,147 16	23,166 27	4,321 00
1920–21	12,700 20	.....	7,180 29	19,880 49	4,077 30
1921–22	15,330 53	.....	6,157 00	21,487 53	3,474 31
1922–23	14,212 56	.....	7,887 32	22,099 88	2,904 65
1923–24	14,281 88	.....	6,981 38	21,263 26	3,589 50
1924–25	16,469 50	.....	8,505 56	24,975 06	6,706 39
1925–26	18,156 07	.....	6,873 95	25,030 02	6,066 35
1926–27	18,590 43	.....	6,878 44	25,468 87	6,057 68
1927–28	19,593 93	.....	7,792 50	27,386 43	6,274 24
1928–29	21,892 19	.....	8,753 11	30,645 30	9,178 99
	387,945 25	.....	126,644 15	514,589 40	90,729 60

*Y compris Alberta.

ÉTAT DES DÉPENSES ET DES RECETTES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS 1906

PROVINCE DE L'ALBERTA

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1906–07	3,681 45	.....	.....	3,681 45	2 50
1907–08	5,440 66	.....	.....	5,440 66	2 50
1908–09	5,714 00	.....	.....	5,714 00	915 00
1909–10	8,063 22	.....	.....	8,063 22	703 00
1910–11	10,739 86	.....	.....	10,739 86	698 50
1911–12	*	.....	.....	.....	709 00
1912–13	*	.....	.....	.....	* .....
1913–14	*	.....	.....	.....	* .....
1914–15	*	.....	5,608 42	5,608 42	6,102 50
1915–16	*	.....	4,798 69	4,798 69	5,237 85
1916–17	15,086 14	.....	4,543 09	19,629 23	5,970 40
1917–18	13,262 62	.....	4,127 81	17,390 43	9,767 94
1918–19	50,267 84	.....	4,920 96	20,188 80	10,288 15
1919–20	15,633 19	.....	7,203 06	22,836 25	8,313 85
1920–21	12,700 20	.....	8,617 04	21,317 24	8,693 75
1921–22	12,473 92	.....	9,956 33	22,430 25	10,119 30
1922–23	13,690 46	.....	6,552 84	20,243 30	11,947 80
1923–24	13,880 42	.....	6,419 16	20,299 58	10,111 50
1924–25	16,431 37	.....	5,280 07	21,711 44	12,708 13
1925–26	18,744 72	.....	8,255 38	27,000 10	14,932 99
1926–27	21,391 73	.....	8,345 03	29,736 76	20,233 41
1927–28	22,435 76	.....	7,792 50	30,228 26	20,666 41
1928–29	23,768 45	.....	58,736 67	92,505 12	19,219 37
	248,406 01	.....	161,157 05	409,563 06	177,343 85

*Compris dans la Saskatchewan.

ÉTAT DONNANT LES DÉPENSES ET LES RECETTES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS LA CONFÉDÉRATION.

PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1867	.....	.....	.....	.....	.....
1868	.....	.....	.....	.....	.....
1869	.....	.....	.....	.....	.....
1870	.....	.....	.....	.....	.....
1871	.....	.....	.....	.....	.....
1872	.....	.....	.....	.....	.....
1873	.....	.....	.....	.....	.....
1874	.....	.....	.....	.....	.....
1875	.....	.....	.....	.....	.....
1876	.....	.....	.....	.....	.....
1877	635 00	.....	.....	635 00	.....
1878	690 00	.....	.....	690 00	.....
1879	1,423 73	.....	.....	1,423 73	.....
1880	1,399 92	.....	.....	1,399 92	10 00
1881	1,721 48	.....	.....	1,721 48	.....
1882	1,599 08	.....	.....	1,599 08	672 50
1883	1,599 92	.....	.....	1,599 92	790 00
1884	2,231 97	.....	3,704 31	5,936 28	127 50
1885	1,437 13	.....	11,873 17	13,310 30	365 50
1886	1,878 53	.....	5,405 87	7,284 40	922 50
1887	5,860 72	.....	4,623 35	10,484 07	943 50
1888	3,661 83	.....	5,653 90	9,315 73	6,934 55
1889	4,333 63	.....	4,933 26	9,266 89	6,416 00
1890	3,634 41	.....	4,202 61	7,837 02	11,367 50
1891	4,320 53	.....	3,339 51	7,660 04	12,914 02
1892	6,158 17	.....	2,896 57	9,054 74	8,192 48
1893	5,490 60	.....	3,630 68	9,121 28	40,264 00
1894	5,283 21	.....	3,273 10	8,556 31	25,337 90
1895	6,218 74	.....	2,869 19	9,087 93	23,517 25
1896	6,226 77	.....	2,817 02	9,043 79	26,410 75
1897	8,841 64	.....	2,840 62	11,682 26	39,888 82
1898	8,508 79	.....	2,389 46	10,898 25	47,864 75
1899	8,459 47	.....	3,736 14	12,195 61	45,801 75
1900	13,662 17	.....	2,741 88	16,404 05	53,195 35
1901	17,886 36	.....	17,709 77	35,596 13	52,960 35
1902	18,660 73	40,122 50	20,508 57	79,291 80	41,178 65
1903	17,808 45	36,239 02	23,275 29	77,322 76	43,015 62
1904	15,133 65	33,083 19	25,040 81	73,257 65	56,904 34
1905	16,631 37	42,104 39	61,675 57	120,411 33	47,436 00
1906	30,141 35	54,113 76	83,687 16	167,942 25	51,532 50
1907	20,381 97	34,228 34	39,379 94	93,990 25	29,903 95
1908–09	55,951 00	86,151 00	64,149 57	206,251 57	39,251 65
1909–10	44,799 61	306,185 98	66,847 35	417,832 94	41,864 80
1910–11	99,794 13	80,532 84	97,848 04	278,175 01	45,846 70
1911–12	43,265 00	133,558 00	75,907 00	252,730 00	44,898 51
1912–13	110,779 22	221,061 83	68,719 37	400,560 42	48,824 50
1913–14	129,393 33	501,715 55	83,123 10	714,231 98	52,835 50
1914–15	227,807 84	153,082 83	77,340 42	458,231 09	41,423 95
1915–16	112,827 34	138,594 96	66,071 97	317,494 27	46,862 54
1916–17	106,861 03	109,234 29	55,615 62	271,710 94	47,327 84
1917–18	123,295 97	117,621 80	54,359 16	295,276 93	53,515 21
1918–19	138,876 49	104,048 17	59,048 99	301,973 65	59,349 94
1919–20	176,973 35	243,141 41	111,918 01	532,032 77	270,698 41
1920–21	188,597 86	393,096 67	130,421 69	712,116 22	233,282 04
1921–22	137,662 63	382,272 93	134,628 71	654,564 27	153,904 33
1922–23	137,343 43	304,771 79	113,437 53	555,552 75	223,657 57
1923–24	131,580 83	297,600 19	121,182 83	550,363 85	122,435 24
1924–25	128,897 11	273,227 13	124,025 49	526,149 73	86,218 79
1925–26	167,560 18	255,491 62	126,095 12	549,146 92	117,755 80
1926–27	211,667 84	276 838 74	108,987 77	597,494 35	116,072 66
1927–28	218,889 30	331,157 07	112,532 65	662,579 02	53,377 01
1928–29	161,380 06	329,488 09	123,217 69	614,085 84	44,546 67
	3,096,124 85	5,278,764 09	2,317,685 83	10,692,574 77	2,618,817 69

ÉTAT DES DÉPENSES ET DES RECETTES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS 1900

YOUKON

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1900–01	1,159 81	.....	.....	1,159 81	406 00
1901–02	2,066 66	.....	.....	2,066 66	1,130 00
1902–03	1,522 00	.....	.....	1,522 00	320 00
1903–04	1,400 00	.....	.....	1,400 00	240 00
1904–05	1,400 00	.....	.....	1,400 00	340 00
1905–06	1,083 31	.....	.....	1,083 31	282 00
1906–07	1,030 35	.....	.....	1,030 35	173 00
1907–08	1,226 30	.....	.....	1,226 30	274 00
1908–09	1,019 00	.....	.....	1,019 00	228 00
1909–10	2,416 63	.....	.....	2,416 63	457 00
1910–11	1,984 95	.....	.....	1,984 95	907 50
1911–12	2,095 00	.....	.....	2,095 00	203 25
1912–13	1,909 83	.....	.....	1,909 83	342 00
1913–14	1,520 00	.....	.....	1,520 00	226 00
1914–15	2,158 80	.....	.....	2,158 80	304 00
1915–16	1,794 75	.....	.....	1,794 75	315 00
1916–17	1,482 65	.....	.....	1,482 65	275 00
1917–18	1,530 75	.....	.....	1,530 75	375 00
1918–19	531 50	.....	.....	531 50	425 00
1919–20	11 65	.....	.....	11 65	215 00
1920–21	.....	.....	.....	.....	280 00
1921–22	.....	.....	.....	.....	375 00
1922–23	.....	.....	.....	.....	320 00
1923–24	.....	.....	.....	.....	330 00
1924–25	.....	.....	.....	.....	340 00
1925–26	.....	.....	.....	.....	355 00
1926–27	.....	.....	.....	.....	350 00
1927–28	.....	.....	.....	.....	505 00
1928–29	.....	.....	.....	.....	415 00
	29,343 94	.....	.....	29,343 94	10,707 75

ÉTAT DES DÉPENSES ET DES RECETTES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA DEPUIS 1892

TERRITOIRES DU NORD-OUEST

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1892–93	1,770 41	.....	.....	1,770 41	197 00
1893–94	3,143 94	.....	.....	3,143 94	211 14
1894–95	3,515 16	.....	.....	3,515 16	309 50
1895–96	2,963 02	.....	.....	2,963 02	586 50
1896–97	2,181 58	.....	.....	2,181 58	344 13
1897–98	2,324 66	.....	.....	2,324 66	393 87
1898–99	4,065 68	.....	.....	4,065 68	150 50
1899–00	3,848 25	.....	.....	3,848 25	1,522 50
1900–01	6,251 39	.....	.....	6,251 39	816 55
1901–02	5,928 22	.....	.....	5,928 22	950 07
1902–03	7,076 26	.....	.....	7,076 26	1,350 50
1903–04	7,317 49	.....	.....	7,317 49	922 50
1904–05	7,003 55	.....	.....	7,003 55	1,151 50
1905–06	11,124 22	.....	.....	11,124 22	868 97
	58,258 58	.....	.....	58,258 58	9,775 23

NOTE.—Pour Alberta et Saskatchewan postérieurement à 1906, voir états séparés.

ÉTAT DONNANT LES DÉPENSES ET LES RECETTES AFFÉRENTES À L'ADMINISTRATION DES PÊCHES DU GOUVERNEMENT DU CANADA

Arrondissement de la Baie d'Hudson

Années	Service général	Croiseurs	Pisciculture	Total	Recettes
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1903-04	.....	.....	.....	.....	10 00
1904-05	.....	.....	.....	.....	10 00
1905-06	.....	.....	.....	.....	10 00
1906-07	.....	.....	.....	.....	10 00
1907-08	.....	.....	.....	.....	360 00
1908-09	.....	.....	.....	.....	20 00
1909-10	.....	.....	.....	.....	301 83
1910-11	.....	.....	.....	.....	100 00
	.....	.....	.....	.....	821 83

APPENDICE N° 9

NOMENCLATURE des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens de la côte occidentale pendant l'année close le 31 décembre 1928

Désignation des navires	Nombre d'entrées	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargées
					Qtx
Ann	1	6	2	Refuge	
Alitak	9	14	4	Débarquement de poisson, boitte et glace	80 + 20
Anna J	12	22	6	Débarquement de poisson	2,040
Augusta	13	19	5	" "	1,680
Atlantic	10	24	9	" "	2,240
Albatross	11	40	13	" " , boitte et glace	1,440
Arctic	5	29	7	" " ,eau, combustible	340
Arrow	8	40	9	Débarquement de poisson	2,100
Attu	4	37	10	" "	1,200
Alten	6	43	10	" "	2,580
Akutan	7	46	9	" "	2,200
Atlas	9	31	7	" "	2,100
Addington	10	26	6	" "	1,180
Actor	1	7	2	" "	20
Avona	1	9	3	" "	100
Alentian	8	36	13	Débarquement de poisson, boitte et glace, commandes, invalide	20
Arue	9	23	6	Débarquement de poisson, boitte et glace, commandes, invalide	80
Anna Helen	2	10	3	Eau, dérangements de machines	
Aminca	1	25	11	Débarquement de poisson	140
Angeles	8	28	6	Boitte, glace	
Aloha	9	19	6	"	
Antler	10	26	5	Débarquement de poisson, boitte	312
America	7	25	11	Boitte et glace	
Arcade	10	14	4	"	
Alice B	11	13	5	"	
Argo	6	26	6	"	
Alco	1	37	4	Cargaison en entrepôt	
Alo K. 431	2	4	1	Refuge	
Arcturna	1	8	2	"	
Bravo	7	14	3	Débarquement de poisson	580
Betty	11	15	5	" "	1,280
Baltic	7	20	5	" "	1,080
Brothers	10	13	5	" "	1,320
Brunvoll	10	37	7	" "	2,220
Bonanza	6	30	6	" "	1,500
Brunvoll II	5	27	6	Débarquement de poisson, boitte et glace, commandes, en entrepôt	80
Brisk	3	37	9	Débarquement de poisson	820
Bolinda	7	22	6	Débarquement de poisson, boitte et glace	640
Blanco	7	24	6	Débarquement de poisson, boitte et glace	80
Betty Jane	6	34	7	Débarquement de poisson, boitte et glace	40
Beaver	7	17	5	Débarquement de poisson, boitte et glace	84
Bride	1	8	2	Refuge	
Bill II	1	4	9	"	
Cedric	4	19	6	Débarquement de poisson	450
Celtic	9	39	9	" "	2,520
Coolidge	9	32	6	" "	1,920
Constitution	9	39	13	" "	1,740
Chum	4	6	3	" "	320
Columbia	8	41	9	" "	2,340
Caroline	1	4	2	" "	40

NOMENCLATURE des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens de la côte occidentale pendant l'année close le 31 décembre 1928—*Suite*

Désignation des navires	Nombre d'entrées	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargées
					qtx
Cora	10	4	2	Refuge	
Chelsea	7	51	10	Débarquement de poisson	380
				" " , boitte et glace	1,740
Charlotte	4	4	2	" "	180
Clipper	3	54	10	" "	1,560
California	8	20	5	Eau, boitte et glace	
Corona	9	19	11	Boitte et glace	
Curlew	10	18	5	" , refuge	
Chancellor	4	14	5	"	
C. 88. A	1	4	2	Refuge	
Discovery	12	10	4	Débarquement de poisson, boitte et glace, en entrepôt, commandes	60 + 20
Defense	4	20	5	Débarquement de poisson	520
Democrat	8	27	6	" "	1,540
Doric	8	42	10	" "	2,520
Daily	7	26	6	" "	1,360
Dalco	2	4	2	" "	80
Dorothy	1	98	11	Eau	
Diana	11	22	6	Débarquement de poisson, boitte et glace en entrepôt, invalide	100 + 20
Don Q	3	9	3	Débarquement de poisson	200
Dove L. 747	1	3	1	Boitte et glace	
Eldorado	10	47	10	Débarquement de poisson	3,320
Eureka	14	11	4	" "	1,040
Eureka	3	4	2	" "	120
Eastern Point	14	4	3	" "	660
Estep	6	26	6	" " , eau	260
Excel	9	27	6	" "	1,660
Explorer	8	34	9	" "	2,236
Electra	8	48	10	" "	2,220
Eagle	9	66	10	" "	2,760
Eidsoold	5	15	5	" " , boitte et glace	100
Emma	1	10	3	" "	160
Evolution	9	17	5	" " , boitte et glace	60
Eclipse	16	44	11	Boitte et glace, dérangement des machines	
Eleanora	1	16	5	" "	
Ellas B	1	5	2	Approvisionnements	
Edie	1	6	5	"	
Elsie	1	6	2	Refuge	
Foremost	7	66	10	Débarquement de poisson	3,400
Flattery	8	10	3	" "	560
Franklin	5	34	9	" "	1,420
Fairway	9	19	5	" " , boitte et glace	380
Flamingo	3	13	5	" " , boitte et glace	20
Forward	10	18	5	Boitte et glace, eau	
Fremont	3	10	4	Boitte et glace, débarquement de poisson	34
Flint	8	24	6	Boitte et glace	
Faith	13	7	3	Débarquement de poisson, boitte et glace	131
Forerunner	1	3	2	Boitte et glace	
Falcon	1	8	2	Refuge	
Gloria	13	17	5	Débarquement de poisson, eau, boitte et glace	420
Glacier	13	13	6	Débarquement de poisson	1,600
Grayling	7	16	5	" "	1,140
Gony	5	12	5	" " , boitte et glace	180
Garland	7	10	3	" "	480
Grant	8	43	9	" "	2,080
Gjoa	7	3	3	" "	649
Gretchen	8	8	3	" " , boitte et glace	43
George T	1	6	2		

NOMENCLATURE des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens de la côte occidentale pendant l'année close le 31 décembre 1928—*Suite*

Désignation des navires	Nombre d'entrées	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargées
					Qtx
Going	1	6	2	Refuge	
Grant	1	5	2	"	
Hi Gill	10	12	4	Débarquement de poisson	1,000
Hazel H	14	24	5	" "	2,140
Hilda	8	10	3	" "	450
Havana	8	41	10	" "	2,140
Helgeland	7	56	10	" "	1,520
Happy	6	12	4	" "	800
Harding	7	19	6	" " , boitte et glace	200
Hyperian	1	10	3	" "	120
Harding	1	11	5	Eau	
H. A. 310	1	4	2	Abri	
H.H. 18	1	4	1	"	
Hanna	1	11	5	"	
H. 563 A	1	4	3	"	
Ilene	11	33	7	Débarquement de poisson, boitte et glace	2,200
Irene	8	30	9	" "	1,680
Ithona	8	20	6	" "	1,380
Ivanhoe	6	27	7	" "	960
Ionic	10	24	6	Débarquement de poisson, eau, boitte et glace	160
Imperial	2	23	4	Débarquement de poisson, boitte et glace	200
Irene	1	5	2	Approvisionnements.	
Inland	1	4	2	Abri	
Ipswich	1	6	2	"	
Jack	17	4	3	Débarquement de poisson	720
June	6	15	5	" " , boitte et glace	160
J. P. Todd n° 11	10	12	5	" "	1,220
Jennie F. Decker	1	16	5	" " , boitte et glace	11
J. H. F. n° 281 K	1	5	2	Réparations	
Kanatak	4	39	9	Débarquement de poisson	760
Kanaga	9	47	9	" "	3,260
Kenebec	6	4	3	" "	420
Kodiak	7	38	13	Débarquement de poisson, eau, boitte et glace	540
Katalla	4	16	5	Boitte et glace, approvisionnements, dérangements des machines.	
Koprino	1	49	5	Boitte et glace	
Kinki	1	5	2	Approvisionnements	
K. C. Jones	1	6	3	"	
K. 800	2	5	2	"	
Kanaga Native	1	13	6	Dérangements des machines	
Kalart	1	6	2	Refuge	
Lumen	12	10	3	Débarquement de poisson	1,020
Lancing	11	16	5	" "	1,400
Lindy	10	49	10	" "	2,780
Lenor	9	14	4	" "	1,240
Liberty	6	44	10	" "	1,320
Lituya	7	30	7	" "	1,260
Lovera	2	4	4	" "	100
Leviathian	8	29	6	" "	1,200
LaPaloma	5	14	11	Débarquement de poisson, boitte et glace, approvisionnements	40
Lebanon	9	15	8	Débarquement de poisson, boitte et glace	20
Lillum M	1	9	3	Boitte et glace	
L. 996	1	5	2	Approvisionnements	
Lulu 8694	1	4	2	Refuge	
Middleton	8	24	6	Débarquement de poisson	1,260
Mitkof	5	42	9	" "	1,440
Majestic	9	33	16	" "	2,700
Mars	10	9	4	" " , boitte et glace	860
Marmot	7	30	9	" "	2,160

NOMENCLATURE des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens de la côte occidentale pendant l'année close le 31 décembre 1928—*Suite*

Désignation des navires	Nombre d'entrées	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargées
					qtx
Mildred II	1	31	5	Refuge	
Madeline J	8	25	5	Débarquement de poisson, boitte et glace	60
				" "	120
Muria	2	27	5	" "	260
McKinley	4	38	10	" "	1,800
Mary	10	16	8	Boitte et glace	
Merit	4	11	4	"	
Minnie Berna	1	10	4	"	
Mermaid	13	19	5	Débarquement de poisson, boitte	198
Mariner	10	21	5	Boitte et glace	
Mildred	1	19	5	Réparations	
M. 3404	1	5	1	Dérangements des machines	
M. 633	1	5	1	Approvisionnements	
MY Own	1	14	3	"	
Memories	1	8	2	Refuge	
Millers Bay	1	5	1	"	
M. 3501	1	4	2	"	
M. 177	1	3	2	Eau	
North	11	35	10	Débarquement de poisson	3,160
Northern	5	38	10	" "	800
Nordic	9	30	9	" "	2,280
Norland	6	19	6	" "	1,240
National	7	20	5	" " , boitte et glace	180
Nordby	7	40	9	" " , eau	1,520
Norma Jane	2	4	2	" "	40
Neptune	7	43	13	Débarquement de poisson, eau, boitte et glace	617
Nomad	2	15	4	Boitte et glace, dérangements des machines	
Naomi	3	3	3	Boitte et glace, dérangements des machines	
North	13	9	3	Débarquement de poisson, boitte et glace	14
Norma	1	6	2	Refuge	
Nebraska	1	5	2	"	
Neoma M. 1516	1	3	3	"	
Omany 2	5	34	7	Débarquement de poisson	1,260
Onah 3	17	18	5	" "	2,040
Orient 4	8	48	13	" " , boitte et glace	60
Oceanus 1	12	26	6	Boitte et glace, réparations	
Polaris	8	45	9	Débarquement de poisson	1,880
Panama	6	35	10	" "	1,780
Pacific	6	44	10	" "	2,400
Portlock	10	36	9	" "	2,760
Pierce	12	14	4	" " , eau	920
Prosperity	8	25	6	" "	1,600
Paragon	5	69	12	" "	1,980
Pegge	3	44	3	" "	240
Pioneer	6	48	10	" "	1,800
President	13	24	7	Débarquement de poisson, eau, boitte et glace, approvisionnements dérangements des machines	20
Pioneer III	6	26	5	Débarquement de poisson, boitte et glace	
Presleo	13	14	5	Boitte et glace, refuge, déchargement de poisson	139
Pershing	1	18	5	Boitte et glace	
Petrel	1	7	2	Refuge	
Polaris	1	4	2	"	
Pacific H. A. 335	1	4	2	"	
Pauline	1	6	2	"	
Quin	1	5	2	Approvisionnements	
Reliance n° 1	9	19	5	Débarquement de poisson	1,280
Reliance	12	14	4	" "	1,560
Reliance	9	8	3	" "	660
Resolute	8	47	9	" "	1,520
Rainier	14	4	3	" "	1,020

NOMENCLATURE des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens de la côte occidentale pendant l'année close le 31 décembre 1928—*Suite*

Désignation des navires	Nombre d'entrées	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargées
					Qtx
Rainier	9	39	9	Débarquement de poisson	1,920
Radio	4	63	10	" "	1,080
Reform	3	6	5	" "	220
Rambler	4	10	3	" "	320
Rival	4	4	3	" "	340
Restitution	10	24	5	Eau, boitte et glace, approvisionnements	
Repeat	5	14	4	Boitte et glace, refuge	
Reliance	4	11	3	" débarquement de poisson	17
Republic	7	24	6	"	
Roosevelt	4	51	13	"	
Rosario	1	16	5	Débarquement de poisson, boitte et glace	60
Royal	2	15	5	Boitte et glace	
Rakel	1	5	1	Dérangements des machines	
Ricartvon	1	6	3	Réparations	
Rose M. H. 376A	1	4	2	Refuge	
Red Star	1	19	2	"	
Rebel	1	4	2	"	
Star	9	12	3	Débarquement de poisson	960
Sentinel	13	21	6	" "	2,580
Sherman	15	18	5	" "	2,240
Summer	8	34	10	" "	2,100
Sitka	7	50	10	" "	2,360
Sunset	11	37	9	" "	2,460
Sirino	7	17	4	" "	760
Sund'E	1	36	9	" "	120
Superior	5	26	6	" "	1,040
Seymout	5	44	10	" " , boitte et glace	1,020
Seattle 6	7	55	11	" "	1,860
Senator	8	11	7	" "	1,680
Sea Bird 4	5	28	7	" " , boitte et glace	740
Spray	5	20	6	" " , boitte et glace	520
Sylvia	11	30	6	Débarquement de poisson, boitte et glace, dérangements aux machines	120
Summit	10	21	6	Débarquement de poisson, remorquage en transit	40
Sadie K 2	2	16	5	Boitte et glace	
Sammy 1	1	8	5	"	
Selina J	11	9	4	" , refuge	
Superior	8	18	5	Débarquement de poisson, boitte et glace	102
Swing	1	5	2	Boitte et glace	
Service	1	5	2	Approvisionnements	
Star	1	7	2	Dérangements aux machines	
Starcol	1	20	5	En transit	
Sarah E 3	1	7	2	Refuge	
Snark	1	7	2	"	
Seaside 5	1	6	3	"	
Teddy J 4	13	13	5	Débarquement de poisson	1,980
Tyee 13	6	13	4	" "	780
Thelma M. 5	7	7	3	" "	580
Thor 10	7	25	13	" " , boitte et glace	800
Thor 9	9	4	2	" "	460
Tahoma 2	13	18	7	" "	1,760
Tattoosh 3	4	26	6	" "	840
Trinity 12	5	41	10	" " boitte et, glace	880
T. 218 1	1	3	3	" "	60
Thelam II 6	7	26	6	" " , boitte et glace	60
ord eus Kjold 11	8	39	15	" " , boitte et glace	80

NOMENCLATURE des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens de la côte occidentale pendant l'année close le 31 décembre 1928—*Fin*

Désignation des navires	Nombre d'entrées	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargées
					Qtx
				Approvisionnements	
Texas 8	2	16	5	Boitte et glace	
Templar 7	1	13	2	Refuge	
Unimak 3	7	10	3	Débarquement de poisson	620
Urania 1	4	27	6	" "	450
Uranus 2	4	20	5	Débarquement de poisson, eau, boitte et glace, approvisionnements	100
Unimak 4	11	22	8	Débarquement de poisson, boitte et glace	60
Viking 8	13	11	4	" " , boitte et glace	930
Venus 7	9	25	8	" "	1,720
Venus 6	10	4	3	" "	720
Vausee 2	7	58	10	" "	1,760
Visitor 10	5	4	3	" "	220
Venture 5	4	36	7	" "	1,000
Viola 9	3	4	3	" "	200
Valero 1	8	6	3	" " , boitte et glace	5
Volunteer 12	2	20	5	Boitte et glace	
Vivian 11	4	9	3	" , refuge	
Ventura 3	1	6	2	Refuge	
Verna 4	1	5	2	"	
Woodrow 12	6	23	5	Débarquement de poisson, eau, boitte et glace	140
Wizard 11	5	49	9	Débarquement de poisson	1,780
Western 6	7	41	9	" "	1,540
Wabash 2	16	6	3	" "	880
Wenterslad 4	1	9	2	" "	40
Wave 1	10	7	3	" " , eau	450
Wireless 10	18	19	6	" " , boitte et glace	180
Wilson 9	1	19	5	" "	100
Westfjord 3	3	17	5	Boitte et glace, eau	
White Star 8	11	17	5	Boitte et glace	
Wesley 5	10	9	3	"	
White Stat n° 2	1	4	2	Refuge	
White Star 7	3	5	3	Boitte	
Yakutat 4	9	41	10	Débarquement de poisson	2,160
Yukon 6	7	31	6	" "	1,360
Yellowstone 5	2	22	6	" "	360
Yakutat 3	1	50	11	Boitte et glace	
Yaquina 2	7	29	6	"	
Yakina I	1	5	2	En route pour le nord	
Zenith 1	6	47	9	Débarquement de poisson	1,020

APPENDICE N° 10

NOMENCLATURE des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens de la côte orientale pendant l'année close le 31 décembre 1928

Désignation des navires	Nombre d'entrées	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargées
					Lvs
Acushla	4	70	23	Refuge	
Alden	3	44	14	Achat d'un bateau, refuge	
Amia and Ella	15	27	8	Refuge	
American	2	63	23	"	
A. Pratt Andrew	1	33	7	"	
Aeolns	7	16	8	"	
Annie Ellen	1	27	8	"	
Angie L. Marshall	1	56	21	"	
Benjamin M. Wallace	1	49	16	Réparations	
B. T. Heilman	1	17	7	Eau	
Barbara	12	9	8	Refuge	
Bernice and Bessie	14	27	7	Refuge et réparations	
B. T. Hillman	7	17	8	"	
Catherine	1	77	27	Réparations et refuge	
Col. Lindberg	2	28	11	Refuge	
Col. Lindberg	7	41	9	"	
Dawn	6	79	27	Refuge et invalide	
Desire	7	21	8	"	
Desire	1	36	8	"	
Dawn	1	71	27	"	
Elsie	6	66	21	"	
Eleanor Nickerson	1	113	27	"	
Elk	6	66	21	"	
Ellen T. Marshall	4	75	25	"	
Edith C. Rose	3	70	21	"	
Elizabeth A	2	34	8	"	
Elizabeth A	12	6	8	"	
Elizabeth A	2	24	8	"	
Elmer E. Gray	71	23	3	"	
Ethel B. Penny	2	56	22	"	
Elizabeth W. Tuman	2	48	20	"	
Fannie Belle	1	19	7	"	
Funchal	10	20	9	"	
Flora L. Oliver	5	59	21	"	
Gertrude De Costa	12	61	19	Refuge, eau, débarquement d'un invalide	
Governor Foss	6	88	20	Refuge, débarquement d'un invalide	
Governor Prince	2	56	13	Refuge	
Gossoon	3	51	27	Refuge, approvisionnements, retour au port d'armement	
Grand Marshall	6	70	27	Refuge, eau	
Glossow	1	51	26	Refuge, débarquement d'un invalide.	
Gladys l'Creamer	7	16	7	Refuge	
Glener	1	38	15	"	
Henry Ford	1	92	25	"	
Herbert Parker	3	78	23	" , débarquement d'un invalide.	
Huntington Sandford	12	22	8	"	
Hazel M. Jackson	11	26	8	"	
Imperator	9	79	21	" , réparations	
Isabelle Parker	1	48	27	"	
Irene and Mabel	9	41	10	"	
Isabella	7	11	8	"	
Ingomar	1	85	22	"	
Isabel M	1	13	8	"	
Isabelle	1	34	8	"	
Josephine DeCosta	1	60	20	"	
John A. Cooney	7	14	8	" , eau	
John T. Fallon	2	60	23	"	
Joffre	7	80	23	" , réparations	
J. M. Marshall	3	60	22	"	

NOMENCLATURE des navires de pêche américains entrés dans les ports canadiens de la côte orientale pendant l'année close le 31 décembre 1928—*Fin*

Désignation des navires	Nombre d'entrées	Tonnage	Nombre d'hommes d'équipage	Motifs d'entrée	Quantités de poisson déchargées
					Lvs
Killarney	6	73	18	Refuge, perte d'un homme signalée et approvisionnement d'huile combustible	
Katherine Burke	1	68	15	Refuge	
Lark	2	127	27	"	
Laura Goulart	16	73	21	"	
L. A. Dunton	7	94	25	Refuge, débarquement d'un invalide.	
Lincoln	9	42	15	" , achat d'huile combustible pour retourner au port d'armement.	
Louisa R. Sylva	1	92	8	Abri, débarquement d'un invalide	
Louise B. Marshall	5	74	19	Réparations et embarquement des matériaux de sauvetage recueillis à la suite du naufrage du Gov. Marshall	
Mary E. O'Hara	9	49	23	Refuge	
Mary F. Ruth	1	33	7	Réparations aux appareils d'éclairage	
Mary Sears	4	61	19	Refuge, réparations	
Mao IV	1	53	6	Refuge, eau	
Mary A	6	17	8	Refuge	
Mildred Robinson	1	73	7	"	
Morning Star	2	57	23	"	
Mercedes	11	11	7	" , réparations	
Mary M	16	20	8	"	
Mary and Ruth	1	33	7	"	
Minnie M	13	28	8	"	
Mabel E. Bryson	8	23	7	"	
Madeline and Flora	1	43	7	"	
Mary and Ruth	1	33	7	Refuge, détruit par un incendie en stationnement dans le port	
Natalie Hammond	5	51	23	Refuge	
Notus	4	14	4	" , réparations	
Nickerson	12	23	8	" , eau	
Newcastle	8	19	8	"	
Oretha F. Spinney	2	65	11	"	
Pilgrim	3	52	22	"	
Patara	1	152	7	"	
Philip P. Manta	1	61	22	"	
Paolina	1	19	12	"	
Provendiza II	1	18	11	"	
Ruth and Margaret	5	62	23	Réparations des machines, refuge	
Rhodora	1	70	19	Refuge	
Richard J. Unnan	3	55	13	"	
Rita Aviator	3	22	12	"	
Shamrock	2	68	27	"	
Squanto	4	81	8	"	
Sunapee	14	18	9	"	
Stranger	1	22	12	"	
St. Providenza II	2	18	11	"	
Thos. S. Gorton	1	92	7	"	
Teazer	1	59	22	"	
Teaser	2	97	20	"	
Thelma	1	28	12	"	
Virginia	9	30	17	" , réparations	
Virginia R	3	51	6	"	
Wanderer	2	132	28	" , réparations	
Waltham	13	44	10	"	
William Landry	15	13	7	"	
Yankee	6	71	23	" , réparations et réparations au gouvernail	
Zilpha	11	13	7	" , réparations	

APPENDICE N° 11

Relevé donnant les diverses catégories de licences délivrées par les surintendants de pêche pendant la saison 1928-1929:—

ÎLES-DE-LA-MADELEINE, QUÉBEC—Surintendant S. T. Gallant

Désignations des licences—	Nombre des licences délivrées.
Pêche des homards	682
Mise en conserve des homards	16
Mise en conserve des homards, prolongations—10.	
Fabrique de conserves de poisson	1
Certificats en vertu de l'art. 66—3.	
Senne à hareng	20
Parc en filet à hareng	27 (6 parcs en filet à morue)
Filet flottant à éperlan	7
Filet à poche à éperlan	2
	755 (6 parcs en filet à morue)

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD—Surintendant S. T. Gallant

Pêche des homards	1,878
Mise en conserve des homards	103
Mise en conserve des homards, prolongations—54.	
Pêche des huîtres	223
Pêche des praires	26
Fabrique de conserves de poisson	20
Certificats en vertu de l'art. 66—7.	
Fabrique d'engrais et d'huiles	Néant
Pêche au parc en filet	4
Pêche des pétoncles	3
Parcage des homards	1
Filet flottant à éperlan	324
Filet à poche à éperlan	249
	2,831

NOUVELLE-ÉCOSSE—ARRONDISSEMENT N° 1—Surintendant A. G. McLeod

Pêche des homards	2,023
Mise en conserve des homards	43
Mise en conserve des homards, prolongations—45.	
Pêche des huîtres	111
Fabrique de conserves de poisson	4
Certificats en vertu de l'art. 66—67 (1 annulé).	
Fabrique d'engrais, d'huiles et de farines	Néant
Parc clayonné ou écluse à hareng	3
Pêche au parc en filet	40
Filet flottant ou dérivant à saumon	40
Parc en filet ou parc clayonné à saumon	197
Pêche à la ligne	131
Parcage des homards	Néant
Filet à poche à éperlan	23
Filet flottant à éperlan	196
	2,811

NOUVELLE-ÉCOSSE—ARRONDISSEMENT N° 2—Surintendant D. H. Sutherland

Pêche des homards	3,268 (4 annulées)
Mise en conserve des homards	48
Mise en conserve des homards, prolongations—75.	
Pêche des huîtres	85
Pêche des praires	2
Filet flottant ou dérivant à alose	6
Fabrique de conserves de poisson	6
Certificats en vertu de l'art. 66—100 (1 annulé)	
Fabrique d'engrais, de farines et d'huiles	3
Senne	132
Parc clayonné ou écluse à hareng	13
Parc en filet	95
Filet flottant ou dérivant à saumon	399 (1 annulée)
Parc en filet, parc clayonné ou écluse à saumon	174 (5 annulées, 1 détr.)
Pêche à la ligne	75
Pêche des pétoncles	Néant
Parcage des homards	6
Filet à poche à éperlan	207
Filet flottant à éperlan	268 (3 annulées)
Parcage des homards, certificats—193 (1 annulé)	
	4,787 (13 annulées, et 1 détr.)

NOUVELLE-ÉCOSSE—ARRONDISSEMENT N° 3—SURINTENDANT H. H. MARSHALL

Désignations des licences—*Suite*	Nombre des licences délivrées
Pêche des homards	3,303 (4 annulées)
Mise en conserve des homards	24
Mise en conserve des homards, prolongations—14.	
Pêche des aloses au filet flottant ou dérivant	3
Fabrique de conserves de poisson	11
Certificats en vertu de l'art. 66—176 (1 annul. et 1 détr.).	
Fabrique d'engrais, d'huiles et de farines	16
Parc clayonné ou écluse à hareng	63
Pêche au parc en filet	129
Filet flottant ou dérivant à saumon	312
Parc en filet, clayonné ou écluse à saumon	64
Filet à saumon	40
Pêche à la ligne	756
Pêche des pétoncles	197 (4 annulées)
Parcage des homards	13 (2 annulées)
Filet à poche à éperlan	22
Filet flottant à éperlan	73
Parcage des homards, certificats—182 (1 annulé)	
	5,020 (10 annulées)

NOUVEAU-BRUNSWICK—ARRONDISSEMENT N° 3—SURINTENDANT H. E. HARRISON

Filet flottant ou dérivant à alose	270
Pêche des esturgeons	10
Pêche des poissons blancs	14
Filet à saumon	159
Parc en filet à gasparot	8
Filet flottant ou dérivant à saumon	122
Parc en filet, clayonné ou écluse à saumon	102
Pêche de l'achigan	36
Filet flottant à éperlan	1
Filet à poche à éperlan	Néant
	722

NOUVEAU-BRUNSWICK—ARRONDISSEMENT N° 1—SURINTENDANT J. F. CALDER

Pêche des homards	520
Filet flottant ou dérivant à alose	50
Fabrique de conserves de poisson	9
Certificats en vertu de l'art. 66—3.	
Fabrique d'engrais, de farines et d'huiles	4
Parc clayonné ou écluse à hareng	653
Pêche des myes, clanques ou praires	101
Filet flottant ou dérivant à saumon	91
Senne à hareng	15
Pêche des pétoncles	3
Parcage des homards	6
Filet flottant à éperlan	Néant
Filet à poche à éperlan	Néant
Parcage des homards, certificats—245.	
Ammodiation des privilèges de Dark-Harbour—1.	
	1,452

NOUVEAU-BRUNSWICK—ARRONDISSEMENT N° 2—SURINTENDANT A. L. BARRY

Pêche des homards	1,981
Mise en conserve des homards	103 (1 annulée)
Mise en conserve des homards, prolongatiosn—43.	
Pêche des huîtres	959
Pêche des praires	85
Fabrique de conserves de poisson	7
Certificats en vertu de l'art. 66—206.	
Fabrique d'engrais, d'huiles et de farines	Néant
Parc clayonné ou écluse à hareng	Néant
Parc en filet à gasparot	45
Filet flottant ou dérivant à saumon	111
Parc en filet, clayonné ou écluse à saumon	395
Pêche des pétoncles	Néant
Pêche des achigans	49
Filet flottant à éperlan	209
Filet à poche à éperlan	6,107
Parcage des homards	3
Parcage des homards, certificats—414 (1 annulé)	
	10,054 (1 annulée)

MANITOBA—Surintendnat J. B. Skaptason

Désignations des licences—*Fin*	Nombre des licences délivrées
Pêche à la ligne	1,143
Parc en filet	16
Pêche spéciale	3,958 (3 annulées)
Fabrique d'engrais, de farines et d'huiles	1
Permis de colons	1,177
Pêche marchande des esturgeons	30
Pêche domestique des esturgeons	Néant
Récépissés—74.	
	6,325 (3 annulées)

SASKATCHEWAN—Surintendant G. C. Macdonald

Pêche à la ligne	351 (1 annulée)
Pêche marchande et pêche individuelle	1,138 (19 annulées)
Pêche domestique	180 (4 annulées)
Permis aux Indiens et aux Métis	950
Pêche marchande des esturgeons	Néant
Pêche domestique des esturgeons	Néant
	2,619 (24 annulées)

ALBERTA—Surintendant R. T. Rodd

Fabrique de conserves de poisson	1
Pêche à la ligne	5,844 (5 annulées)
Permis aux Indiens et aux Métis	976
Pêche marchande et individuelle	1,143 (2 annulées)
Pêche domestique	286 (2 annulées)
Parc en filet	1
Récépissés—877 (15 annulés)	
	8,251 (9 annulées)

COLOMBIE BRITANNIQUE—Surintendant J. A. Motherwell

Fabrique de conserves de poissons	5
Fabrique d'engrais, d'huiles et de farines	26
Permis de pêche à la ligne (annuels)	39 (8 annulés)
Permis de pêche à la ligne (quoditidens)	207 (1 annulé)
Pêche à la bonite ou germon	1
Permis aux Indiens	924 (13 annulés)
Marques en métal—795.	
Pêche des crabes	140
Pêche de l'éperlan et de la sardine	75
Pêche de l'esturgeon	Néant
Licences diverses	176
Pêche des saumons	4,463 (7 annulées)
Pêche des saumons à la ligne traînante	2,943 (2 annulées)
Parc en filet à saumon	7
Senne à poche à saumon	353 (4 annulées)
Senne traînante à saumon	22
Capitaine d'un bateau porteur de sennes à poche ou de sennes traînantes à saumon	278 (7 annulées)
Salage du saumon	33
Fabrique de conserves de saumon	76
Bateau acheteur de saumon frais	233 (4 annulées)
Exploitant d'entrepôt frigorifique ou de fabrique de conserves de poisson acheteur de saumon frais	74
Pêche des squales	420
Aide-opérateur d'une senne licenciée à poche ou traînante pour saumon	1,725 (3 annulées)
Aide-opérateur dans un bateau employé à la manœuvre d'un filet flottant ou dérivant à saumon	997
Pêche de la morue	443
Filet flottant ou dérivant à hareng ou célan	39
Senne à poche à hareng ou célan	118 (1 annulée)
Senne traînante à hareng ou célan	2
Capitaine d'un bateau porteur de senne à hareng ou célan	102
Salage du hareng	33
Aide-opérateur d'une senne à poche à hareng ou célan	936
Fabrique de conserves de baleine	2
Souche de certificats relatifs à la chasse pélagique des phoques—19	
	14,892 (50 annulées)

YOUKON

Pêche spéciale	26

CÔTE PACIFIQUE

Licences aux navires de pêche américains	246
Total	60,791 (100 annul. et 1 détr.)

APPENDICE N° 12

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1928-29

NOUVELLE-ECOSSE—ARRONDISSEMENT N° 1—SURINTENDANT A. G. MCLEOD

N°s des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
1	Norman McIver	Pêche illicite des truites	Etang Hazeldale, Cté Victoria.	Amende, $15 et dépens. Confiscation de 1 filet à hareng et de 8 truites.
2	Pascal Leblanc	Pêche illicite des homards	Pointe Alder, C.B	Amende $5 et depens.
3	Nathias Dugast	Pêche illicite des homards	Pointe Alder, C.B	Amende $5 et dépens.
4	Robert McAulay	Pêche illicite des homards	Homeville, C.B	Amende $5. Sentence suspendue.
	John McAulay	Pêche illicite des homards	Homeville, C.B	Amende $5. Sentence suspendue.
	Benjamin Wadden	Pêche illicite des homards	Homeville, C.B	Amende $5. Sentence suspendue.
	Harvey Boutillier	Pêche illicite des homards	Homeville, C.B	Amende $5. Sentence suspendue.
5	Walter Shea	Pêche illicite des homards	Pointe Alder, C.B	Amende $5 et dépens.
6	Alex McDonald	Pêche illicite des homards	Judique-nord, C.B	Amende-néant. Dépens $1 défrayés par défendeur.
7	Angus McDonald	Pêche illicite des homards	Judique-nord, C.B	Amende-néant. Dépens $1 défrayés par défendeur.
8	Godfrey Barron	Mouillage de casiers à homard avant ouverture de saison.	Ingonish, C.B	Amende $10. Sentence suspendue pendant 2 ans et dépens.
	Mick Barron	Mouillage de casiers à homard avant ouverture de saison.	Ingonish, C.B	Amende $10. Sentence suspendue pendant 2 ans et dépens.
	James Hawley	Mouillage de casiers à homard avant ouverture de saison.	Ingonish, C.B	Amende $10. Sentence suspendue pendans 2 ans et dépens.
	Murray Hawley	Mouillage de casiers à homard avant ouverture de saison.	Ingogish, C.B	Amende $10. Sentence suspendue pendant 2 ans et dépens.
	John W. Hawley	Mouillage de casiers à homard avant ouverture de saison.	Ingonish, C.B	Amende $10. Sentence suspendue pendant 2 ans et dépens.
	Archie McIntyre	Mouillage de casiers à homard avant ouverture de saison.	Ingonish, C.B	Amende $10. Sentence suspendue pendant 2 ans et dépens.
	William Donovan	Mouillage de casiers à homard avant ouverture de saison.	Ingonish, C.B	Amende $10. Sentence suspendue pendant 2 ans et dépens.
9	Isiah Leblanc	Pêche illicite des homards	Florence, C.B	Amende $100. Sentence suspendue. Dépens.
10	Maurice Philips	Possession de saumon pris illicitement	Sydney, N.-E	Amende $5. Dépens $2. Confiscation de 23½ livres de saumon.
11	Michael Cameron	Résistance au garde-pêche dans l'exercice de ses devoirs.	Margaree-Forks, C.B	Amende $100 ou trois mois de prison. Dépens.
12	James McNeill	Pêche illicite des saumons	Riv. Margaree, Cté Inverness.	Amende $30 ou 2 mois de prison. Dépens $23.
13	Ronald McDonald	Pollution des eaux	Riv. Mull, Cté Inverness	Amende $20 ou 10 jours de prison. Dépens.

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1928-29—*Suite*

NOUVELLE-ECOSSE—ARRONDISSEMENT N° 2—SURINTENDANT D. H. SUTHERLAND

N°s des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
1	Alvin Reid	Pollution par la sciure de bois	Petite-Rivière, N.-E.	Amende $20 et dépens.
2	E. Maloney	Mouillage de casiers à homard avant ouverture de saison.	Ile Roy	Amende $20 et dépens.
3	Roy Weatherby	Départ pour lieux de pêche avant 6 a.m.	Pointe Malagash	Amende $5 et dépens.
4	Roy Langille	Départ pour lieux de pêche avant 6 a.m.	Pointe Malagash	Amende $15 et dépens.
5	John Drummond	Départ pour lieux de pêche avant 6 a.m.	Pointe Malagash	Amende $15 et dépens.
6	George Tatterie	Départ pour lieux de pêche avant 6 a.m.	Pointe Malagash	Amende $15 et dépens.
7	Georges Langille	Départ pour lieux de pêche avant 6 a.m.	Pointe Malagash	Amende $15 et dépens.
8	Harold Smith	Départ pour lieux de pêche avant 6 a.m.	Pointe Malagash	Amende $15 et dépens.
9	Allie Allan	Mise en vente de fragments de homard	Anse Skinner	Amende $5 et dépens.
10	Georges Clarke	Possession de homards oeuvés	Wallace	Amende $25 et dépens.
11	Ellsworth Porter	Pêche illicite des homards	Gulf Shore	Amende $25 et dépens.
12	Tucker Mattattall	Départ pour lieux de pêche avant 6 a.m.	Saddle-Island	Amende $15 et dépens.
13	Daniel MacIntosh	Usage de dynamite dans rivière Liscomb	Riv. Liscomb	Action déboutée.
14	Thomas Waddell, fils	Pêche illicite des truites	South Brook, lac Harrison	Amende $5 et dépens.
15	Thomas Waddell, père	Pêche illicite des truites	South Brook, lac Harrison	Amende $5 et dépens.
16	Percy Ripley	Pêche illicite des truites	South Brook, lac Harrison	Amende $5 et dépens.
17	Calvin Siddall	Pêche illicite des saumons	Riv. Maccan	Amende $10.
18	Frank Blair	Pêche illicite des saumons	Riv. Maccan	Amende $10.
19	Daniel McAloney	Pêche illicite des saumons	Riv. Maccan	Amende $10.
20	Eugène Atkinson	Pêche illicite des saumons	Riv. Maccan	Amende $10.
21	Georges Gilroy	Pêche illicite des saumons	Riv. Maccan	Amende $10 et dépens. Confiscation de 1 filet.
22	Duncan McNeil	Pêche illicite des saumons	Riv. Maccan	Amende $10 et dépens. Confiscation de 1 filet.
23	Ronal Thompson	Pêche illicite des saumons	Riv. Maccan	Amende $10 et dépens. Confiscation de 1 filet.
24	William Older	Pêche illicite des saumons	Riv. Maccan	Amende $50 et depens. Confiscation de 1 filet.
25	James Warren	Pêche illicite des saumons	Riv. Maccan	Amende $100 et dépens. Confiscation de 1 filet.
26	Roy Skidmore	Pêche illicite des saumons	Riv. Maccan	Amende $50 et dépens. Confiscation de 1 filet.
27	Charles Ryan	Pêche illicite des saumons	Riv. Maccan	Amende $10 et dépens. Confiscation de 1 filet.
28	Richard J. Stuart	Possession de homard, saison prohibée	Halifax	Amende $10. Confiscation de 1 bateau à rames, 2 paires de rames, 2 paires de tolets. 10 casiers, 4 homards.

29	Richard Stuart	Possession de homard, saison prohibée	Halifax	Amende $10. Confiscation de 1 bateau à rames, 2 paires de rames, 2 paires de tolets, 1 sac, 10 casiers, 4 homards.
30	John L. Moore	Pêche illicite des saumons	Riv. Economy	Amende $10 et dépens.
31	Neil White	Pêche illicite des saumons	Riv. North	Amende $1 et dépens.
32	William Byard	Pêche illicite des saumons	Riv. North	Amende $5 et dépens.
33	Benjamine Brooks	Pêche illicite des saumons	Riv. Maccan	Amende $1 et dépens et dix jours de prison.
34	Daniel Ross	Pêche illicite des saumons	Riv. Maccan	Action déboutée.
35	Jack McIsaac	Pêche illicite des saumons	Riv. Maccan	Action déboutée.
36	Joseph Mélançon	Pêche illicite des saumons	Riv. Maccan	Action déboutée.
37	Joseph Murphy	Pêche illicite des saumons	Riv. Waugh	Amende $20 et dépens.
38	Joseph Murphy	Résistance à un garde-pêche adjoint	Riv. Waugh	Incarcération de 1 semaine.
39	James Francis	Résistance à un garde-pêche adjoint	Echelle à poissons près Oxford.	Amende $100 et dépens ou 1 mois d'incarcération.
40	N. W. King	Pêche illicite des saumons	Près Oxford	Amende $4 et dépens.
41	Lewis Thornwaite	Pêche illicite des saumons	Près Oxford	Amende $4 et dépens.
42	Harold Young	Pêche illicite des saumons	Rivière de l'ouest	Amende $40 et dépens.

NOUVELLE-ECOSSE—ARRONDISSEMENT N° 3—H. H. MARSHALL

1	Rodrick Ham	Pêche illicite des saumons	Chutes Mosher, riv. Gold	Amende $10 et dépens.
2	George Muise	Pêche illicite des gasparots	Chutes Tuskett, riv. Tuskett	Amende $5 et dépens.
3	Aubrey Penall	Pêche illicite des saumons	Plymouth Stump, riv. Gold	Action déboutée.
4	John B. Hatt	Préparatifs de pêche au saumon	Plymouth Stump, riv. Gold	Action déboutée.
5	Stuart Whynot	Pêche illicite des saumons	Riv. LaHave	Amende $25 et dépens.
6	Ernest Weagle	Pêche illicite des saumons	Riv. LaHave	Amende $25 et dépens ou 20 jours. d'incarcération.
7	Ernest Weagle	Pêche illicite des saumons	Riv. LaHave	Amende $25 et dépens ou 20 jours d'incarcération.
8	Willet Conrad	Pêche illicite des saumons	Baie Rose	Amende $10 et dépens.
9	Edward Albright	Pêche illicite des homards	Freeport	Amende $5.25 et dépens.
10	John Albright	Pêche illicite des homards	Freeport	Amende $5.25 et dépens.
11	Emerson Albright	Pêche illicite des homards	Freeport	Amende $5.25 et dépens.
12	William Albright	Pêche illicite des homards	Freeport	Amende $5.25 et dépens.
13	Charles North	Pêche illicite des aloses	Riv. Annapolis	Amende $25. Sentence suspendue 2 ans. Confiscation de 1 filet.
14	Bert Harte	Pêche illicite des aloses	Riv. Annapolis	Action déboutée.
15	Russel Keddy	Pêche illicite des aloses	Riv. Annapolis	Amende $25. Sentence suspendue 2 ans. Confiscation de 1 carrelet
16	Merlin Whitman	Pêche illicite des aloses	Riv. Annapolis	Amende $25. Sentence suspendue 2 ans. Confiscation de 1 carrelet.
17	Harold Minard	Pêche illicite des aloses	Riv. Annapolis	Action déboutée.
18	Reginald Stoddart	Pêche illicite des aloses	Riv. Annapolis	Action déboutée.
19	Ronald Schaffer	Pêche illicite des aloses	Riv. Annapolis	Amende $25 et dépens. Sentence suspendue 2 ans.
20	John Batson	Pêche illicite des aloses	Riv. Annapolis	Amende $25 et dépens. Sentence suspendue 2 ans.

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1928-29—*Suite*

NOUVELLE-ÉCOSSE—ARRONDISSEMENT N° 3—*Fin*

N°s des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
21	Reginald Stoddart	Pêche illicite des aloses	Riv. Annapolis	Amende $25 et dépens. Sentence suspendue 2 ans.
22	Stephen Labradore	Pêche illicite des saumons	Riv. LaHave	Amende $12 et dépens.
23	Stephen Labradore	Résistance à un garde-pêche dans l'exercice de ses devoirs.	Riv. LaHave	25 jours d'incarcération.
24	Leander Levy	Pêche illicite des homards	Lunenburg	Amende $25 et dépens.

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD—SURINTENDANT S. T. GALLANT

1	Peter MacMahon	Possession d'éperlans	New-Annam	$1.
2	John Reeves	Possession d'éperlans	New-Annam	$1.
3	Philip Gain	Possession de homard en saison prohibée	Alberton, baie	$20 et confiscation de 15 casiers et 130 brasses de cordage.
4	Denzie Smith	Possession de homard en saison prohibée	Alberton, baie	$60 et 30 jours d'incarcération.
5	John Skerry	Possession de homard en saison prohibée	Alberton, baie	$60 et 30 jours d'incarcération.
6	Alfred Powers	Possession de homard en saison prohibée	Alberton, baie	$60 et 30 jours d'incarcération.
7	Waldo Matthews	Possession de homard en saison prohibée	Alberton, baie	$50 et confiscation de 1 caisse de homard.
8	Patrick Prille	Possession de homard en saison prohibée	Campbelltown	$60 ou 30 jours d'incarcération.
9	Lloyd Cook	Possession de homard en saison prohibée	Cap Wolfe	$60 et dépens. $21.35 ou 30 jours de prison.
10	Jérôme Doucette	Possession de homard en saison prohibée	Pleasant-View	$60 et dépens ou 30 jours de prison et confiscation de 1 bouilloire, 7 plats, balances et machine à sertir.
11	Wilfrid Doucette	Possession de homard en saison prohibée	Pleasant-View	$60.
12	Claude Cormier	Possession de homard en saison prohibée	Pleasant-View	$50 et dépens ou 30 jours d'incarcération et confiscation de 1 caisse de homard.
13	Wm Arsenault	Possession de homard en saison prohibée	Emplacement 16	$50 et dépens ou 30 jours de prison et confiscation de 1¼ caisse de homard.
14	Reginald McHugh	Possession de homard en saison prohibée	Norway	$60 et dépens ou 30 jours d'incarcération et confiscation de 70 boîtes de homard.
15	Gratton McHugh	Possession de homard en saison prohibée	Norway	$60 et dépens ou 30 jours de prison et confiscation de 1¼ caisse de homard.
16	James Monoghon	Possession de homard en saison prohibée	Campbelltown	$45 et dépens $5 et 30 jours d'incarcération.

17	Fraser Coughlin	Possession de homards en saison prohibée	Campbelltown	$60 et dépens $35.20 ou 60 jours de prison.
18	John H. Coughlin	Possession de homards œuvés	Campbelltown	$10 et dépens ou 15 jours d'incarcération.
19	Lawrence Murphy	Possession de homards œuvés	Campbelltown	$10 et dépens ou 15 jours d'incarcération.
20	Fred Jay et Patrick Kelly	Pêche des éperlans au filet à poche dans le passage du pont.	Pont Pisqued	$2 et confiscation de 1 filet à poche à éperlan.

NOUVEAU-BRUNSWICK—ARRONDISSEMENT N° 1—SURINTENDANT J. F. CALDER

1	Alphonse Belliveau	Pollution de la crique Hallas par sciure de bois	Stilesville	$20.
2	L. Cronk	Possession de homards illicites	Anse Seal, Grand-Manan	$10 et confiscation de 36 homards illicites.
3	Emery Forsythe	Possession de homards illicites	Anse Seal, Grand-Manan	$25 et confiscation de 21 homards illicites.
4	Roy Mack	Possession de homards illicites	Anse Seal, Grand-Manan	$25 et confiscation de 20 homards illicites.
5	Hatzell Cronk	Possession de homards illicites	Anse Seal, Grand-Manan	$25 et confiscation de 14 homards illicites.
6	Eugène Wilcox	Possession de homards illicites	Près Wood-Island	$25 et confiscation de 76 homards illicites.
7	Chas. Ramsdell	Possession de homards illicites	Près Wood-Island	$25 et confiscation de 26 homards illicites.
8	Lloyd Benson	Possession de homards illicites	Près Seal-Cove	$30 et confiscation de 22 homards illicites.
9	Joseph Morehouse	Possession de homards illicites	Près Whitehead	$25 et confiscation de 22 homards illicites.
10	Harley Small	Possession de homards illicites	Près Seal-Cove	$15 et confiscation de 35 homards illicites.
11	Murray Stackhouse	Pêche le dimanche en période prohibée	Port de St-Jean	$10.00.
12	Arthur Croft	Pêche le dimanche en période prohibée	Port de St-Jean	$10.
13	Peter McDade	Pêche le dimanche en période prohibée	Port de St-Jean	$10.
14	Paul McDade	Pêche le dimanche en période prohibée	Port de St-Jean	$10.
15	Anthony Beleya	Pêche le dimanche en période prohibée	Port de St-Jean	$10.
16	Chas. E. Sweet	Pêche le dimanche en période prohibée	Port de St-Jean	$10.
17	Ouriel Ham	Pêche le dimanche en période prohibée	Port de St-Jean	$10.
18	Alex Thompson	Pêche le dimanche en période prohibée	Port de St-Jean	$10.
19	Fred Belyea	Pêche le dimanche en période prohibée	Port de St-Jean	$10.
20	Scott Ingalls	Possession de homards illicites	Ingall's Head, Grand Manan	$25 et confiscation de 38 homards illicites.
21	Chester Guptill	Possession de homards illicites	Ingall's Head, Grand-Manan	$25 et confiscation de 38 homards illicites.
22	Gordon Tippets	Pêche le dimanche en période prohibée	Port St-Jean	$10.
23	Hazen Lord	Possession de homards illicites	Près île Adam	$25 et confiscation de 3 casiers et 5 homards.
24	James Jennings	Exploitation sans permis de filets dans des eaux sans marée.	New-River	$20 et confiscation de 1 filet et de 1 saumon.
25	Chas Murray	Exploitation sans permis de filets dans des eaux sans marée.	New-River	$20 et confiscation de 1 filet et de 1 saumon.
26	Bibber Stuart	Prise de harengs avec sennes en deçà de 3 milles du rivage.	West-Isles	$20.

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1928-29—*Suite*

NOUVEAU-BRUNSWICK—ARRONDISSEMENT N° 1—*Fin*

N°s des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
27	Chauncey Stuart	Prise de harengs avec senne en deçà de trois milles du rivage.	West-Isles	$20.
28	Albert Jones	Pour avoir jeté des écales de sarrasin dans la rivière Petitcodiac.	Riv. Glode	$20.
29	Thomas Hamilton	Exploitation d'un filet sans permis dans les eaux sans marée.	Leamon-Pool, Riv. Coverdale.	$20 et confiscation d'un filet à saumon.
30	Bertram Forse	Exploitation d'un filet sans permis dans les eaux sans marée.	Leamon-Pool, Riv. Coverdale.	$20 et $4.85 de dépens.
31	Kenneth Steeves	Exploitation d'un filet sans permis dans les eaux sans marée.	Leamon-Pool, Riv. Coverdale.	$20 et $4.85 de dépens.
32	Donald Steeves	Pêche des saumons autrement qu'à la ligne	Leaman Bridge, Riv. Coverdale.	$20.
33	John Blakeney	Pêche des saumons autrement qu'à la ligne	Ferme Blakeney, Riv. Coverdale.	$20 et dépens $12.80. Confiscation d'une foene à saumon.
34	Walter Messinett	Pêche de la truite à travers la glace	Lac Utopia	$25 et $2.50 de dépens. Confiscation de 8 lignes stationnaires et 3 truites.
35	John Armstrong	Pêche de la truite à travers la glace	Lac Utopia	$25 et dépens de $2.50. Amende et dépens suspendus. Confiscation de 8 lignes stationnaires et de 3 truites.
36	James McCartney	Pêche de la truite à travers la glace	Lac Itopia	$25 et dépens de $2.50. Amende et dépens suspendus. Confiscation de 8 lignes stationnaires et de 3 truites.
37	B. Armstrong	Pêche de la truite à travers la glace	Lac Utopia	$25 et dépens de $2.50. Amende et dépens suspendus. Confiscation de 8 lignes stationnaires et de 3 truites.
38	Ralph J. Doyle	Pêche de la truite à travers la glace	Lac Pocologan	$25 et $6.30 de dépens. Amende et dépens suspendus.

NOUVEAU-BRUNSWICK—ARRONDISSEMENT N° 2—SURINTENDANT A. L. BARRY

1	Jeremiah Lanteigne	Pêche des truites à travers la glace	Riv. Bartibogue	$1.
2	James Landry	Pêche des truites à travers la glace	Riv. Bartibogue	$1.
3	Fred Goguen	Résistance à un surveillant	Cap Cocagne	$100 ou 60 jours de prison.
4	Théo LeBlanc	Pêche des huîtres en saison prohibée	Baie Bouctouche	Innocent.
5	Calixte LeBlanc	Pêche des huîtres en saison prohibée	Baie Bouctouche	Innocent.

6	Ambrose Myers	Possession d'huîtres en saison prohibée	St-Thomas	$100 et confiscation 2 boisseaux d'huîtres.
7	Amos Bourque	Possession d'huîtres en temps prohibé	Cocagne	$100 et confiscation de 1 pinte d'huîtres écaillées.
8	Joseph Boudreau	Pêche des huîtres en saison prohibée	Pointe Green	Réprimandé.
9	William LeBlanc	Pour n'avoir pas libéré des homards œuvés	Bouctouche	$100 et 30 jours de prison. Confiscation d'une brosse employée pour dépouiller les femelles de leurs œufs.
10	Teddy Bourque	Pour n'avoir pas libéré des homards œuvés	Baie Bouctouche	$100.00
11	Donat Léger	Pour n'avoir pas libéré des homards œuvés	Baie Bouctouche	$100 ou 30 jours de prison. Confiscation d'une brosse pour dépouiller les femelles de leurs œufs.
12	Jack Mooney	Pour n'avoir pas libéré des homards œuvés	Baie Bouctouche	$100 et confiscation d'une brosse pour dépouiller les femlles de leurs œufs.
13	Clovis Myers	Pour n'avoir pas libéré des homards œuvés	Baie Bouctouche	$100 et confiscation de 3 homards œuvés.
14	Fred Stothart	Pour avoir omis d'enlever un filet à saumon à l'expiration de la saison.	Ferryville	$5.00
15	John Taylor	Pour avoir omis de marquer un filet à saumon	Baie Napan	$1.00
16	Wm Morrison	Pour n'avoir pas disposé convenablement un filet à saumon en période prohibée hebdomadaire.	Riv. Miramichi.	$2.00
17	George Bowie	Pour n'avoir pas disposé convenablement un filet à saumon en période prohibée hebdomadaire.	The Willows	$2.00
18	Jas Scott	Pour n'avoir pas disposé convenablement un filet à saumon en période prohibée hebdomadaire.	L. Newcastle	$2.00
19	Harvey Morrison	Pêche des saumons en période prohibée	Riv. Tabusintac	$50.00
20	John B. Lagacey	Violation de l'art. 29 de la loi des Pêcheries—Homards en période prohibée.	Pte Green	$50.00
21	Norman Lagacey	Violation de l'art. 29 de la Loi des Pêcheries—Homards en période prohibée.	Pte Green	$10.00
22	Georges Smith	Pour n'avoir pas marqué un filet à saumon	Lower Newcastle	$1.00
23	John Ginnish	Pêche des huîtres en temps prohibé	Baie-du-Vin	$1.00
24	William Donnell	Achat de homards œuvés	Cap Cocagne	$25.00
25	Patrick Després	Déchargement de homards œuvés	Cap Cocagne	$50.00
26	Wm Martin	Pêche des huîtres en saison prohibée	Baie-du-Vin	$1.00
27	Harry Heilman	Pêche des saumons au filet dérivant sans licence	Côte de l'Est	Innocent.
28	Dave Jenkins	Pêche des saumons au filet dérivant sans licence	Côte de l'Est	Innocent.
29	Leslie Lewis	Pêche des saumons au filet dérivant sans licence	Côte de l'Est	Acte d'accusation retiré.
30	Wm Mills	Pêche des saumons au filet dérivant sans licence	Côte de l'Est	Acte d'accusation retiré.
31	F. G. S. Richard	Pour n'avoir pas réimmergé de petites huîtres sur les bancs.	Bouctouche	$10.00
32	Cyril Myers	Pour n'avoir pas réimmergé de petites huîtes sur les bancs.	Bouctouche	$10.00
33	Willie Jacob	Débarquement d'huîtres chargées de naissain	Petit-Cap	$25.00
34	Théodore Gould	Débarquement d'huîtres chargées de naissain	Cap Bald	$25.00
35	Adélard Gould	Débarquement d'huîtres chargées de naissain	Cap Bald	$25.00
36	Philippe Leblanc	Débarquement d'huîtres chargées de naissain	Aboujagan	$25.00
37	Wm Martin	Pour n'avoir pas réimmergé de petites huîtres	Baie Miramichi	$5.00
38	A. Nicholson	Pour n'avoir pas réimmergé de petites huîtres	Baie Miramichi	$5.00
39	Léonidas Doiron	Pour n'avoir pas réimmergé de petites huîtres	Baie Miramichi	$5.00
40	John Lambert	Pour n'avoir pas réimmergé de petites huîtres	Pointe du Chêne	$5.00
41	James Jimmo	Pour n'avoir pas réimmergé de petites huîtres	Baie Miramichi	$10.00

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1928-29—*Suite*

NOUVEAU-BRUNSWICK—ARRONDISSEMENT N° 2—*Fin*

N°s des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
42	John Surette	Pour n'avoir pas réimmergé de petites huîtres	Baie Bouctouche	$10.00
43	Edward Surette	Pour n'avoir pas réimmergé de petites huîtess	Baie Bouctouche	$10.00
44	Philias Cormier	Pêche avec filet flottant sans licence	Petite-Rivière	$2 et confiscation de 1 filet flottant.
45	Frank Daigle	Pêche des éperlans sans licence en temps prohibé	Petite-Aldouane	$20.00
46	Alfred Murray	Possession d'éperlans sans raison valable en saison prohibée.	Richibouctou	$50.00
47	Mr Boby	Possession illicite de homards	Cap Tormentine	$2.00
48	William Reid	Pêche des homards hors saison	Cap Tormentine	$5.00
49	Roy Allen	Pêche des homards hors saison	Cap Tormentine	$5.00
50	Foster Allen	Pêche des homards hors saison	Cap Tormentine	$5.00
51	Wm Flaherty	Pour n'avoir pas réimmergé de petites huîtres	Riv. Miramichi	$2.00
52	Francis McDonald	Pour n'avoir pas réimmergé de petites huîtres	Baie Miramichi	$10.00
53	Margaric Duplacey, Octave Duplacey, Henry Oulette, Vital Collette, Francis Collette, Alb. Collette.	Possession d'huîtres en saison prohibée	Bouctouche	Innocent.
54	John Russell	Pour n'avoir pas réimmergé de petites huîtres	Baie Miramichi	Innocent.
55	Wright Gregan	Pêche des éperlans en saison prohibée	Baie Miramichi	$25 et dépens $13.
56	Allen Gregan	Pêche des éperlans en saison prohibée	Baie Miramichi	$25 et dépens $13.

NOUVEAU-BRUNSWICK—ARRONDISSEMENT N° 3—SURINTENDANT H. E. HARRISON

1	Chester Plant	Pollution des eaux	Petite-Rivière	$20.00
2	C. W. Lewis	Pollution des eaux	Riv. S. Jean	$20.00
3	Alex McCarthy	Pêche des aloses en période prohibée hebdomadaire.	Riv. S. Jean	$10.00
4	Edward Payne	Pêche des aloses en période prohibée hebdomadaire.	Riv. S. Jean	$10 et dépens.
5	McTavish Duncan	Usage de carrelets à saumon à petite maille	Riv. Miramichi N.O.	$10 et dépens et confiscation de 1 carrelet à petite maille.
6	Barney Baker	Pêche des saumons à la foëne et au feu	Riv. S. Jean	$10 et confiscation de 1 bateau, de foëne et flambeau.
7	Dan Beaumaster	Pêche des saumons à la foëne et au feu	Riv. S. Jean	$10.00
8	Samuel Thibodeau	Pollution des eaux	Riv. Siegas	$20.00
9	Gordon Robinson	Pêche des saumons au filet en fil de fer	Riv. Maramichi S.O.	$50 et confiscation de 1 filet en fil de fer.

10	Peter Harris	Pêche des saumons au filet en fil de fer	Riv. Miramichi S.O.	$50 et confiscation de 1 filet en fil de fer.
11	Edgar Robinson	Usage de filet sans permis	Riv. Miramichi S.O.	$50 et confiscation de 1 filet en fil de fer.
12	Donald A. McLean	Pêche des saumons au filet en période prohibée	Riv. S. Jean	$10 et confiscation de 1 filet à saumon.
13	James Whalen	Pêche au filet en période prohibée	Riv. Renous	$50 et confiscation de 1 filet et canot. Sentence suspendue.
14	Bernard Halahan	Pêche au filet en période prohibée	Riv. Renous	$50 et confiscation de 1 filet et canot. Sentence suspendue.
15	Harold Lyons	Pêche des saumons au filet sans licence	Riv. Miramichi S.O.	$50 ou 2 mois d'incarcération et confiscation de 1 filet en fil de fer. Sentence suspendue.
16	Alfred Jardine	Pêche des saumons au filet sans licence	Riv. Miramichi S.O.	$50 ou 2 mois d'incarcération. Confiscation de 1 canot, de 2 filet en corde.
17	Alex Dunphy	Pêche des saumons en période prohibée	Riv. S. Jean	$5 et confiscation de 1 filet à saumon.
18	John Burpee	Pêche des saumons en période prohibée	Riv. S. Jean	$5 et confiscation de 1 filet à saumon.
19	Georges Richard	Possession illicite des saumons	Blackville	$25 ou un mois d'incarcération, confiscation de 1 saumon et de têtes de saumon.
20	Freeman Stewart	Pêche et possession d'un saumon	Riv. Miramichi S.O.	$50 et 2 mois d'incarcération. Sentence suspendue et dépens $11. Confiscation d'un saumon, d'un canot et d'un filet en corde.
21	Wm Stewart, fils	Pêche et possession d'un saumon	Riv. Miramichi S.O.	$50 ou 2 mois d'incarcération et dépens $11. Sentence suspendue. Articles confisqués identiques à ceux de la poursuite 20.
22	Mathew Connick	Pêche des saumons au filet en période prohibée	Riv. Miramichi N.O.	$50 et dépens ou 2 mois d'incarcération. Sentence suspendue. Confiscation d'un filet en corde.
23	Garnet Arbeau	Pêche des saumons au filet en période prohibée	Riv. Cains	$5 ou 2 mois d'incarcération. Sentence suspendue. Confiscation d'un filet à saumon et dépens $2.
24	Rheben Goodine	Pour avoir tué des poissons à l'aide d'explosifs	Riv. Tobique	$100 et dépens $2.50. Sentence suspendue.
25	Joseph Goodine	Pour avoir tué des poissons à l'aide d'explosifs	Riv. Tobique	$100 et dépens $2.50. Sentence suspendue.

MANITOBA—Surintendant J. B. Skaptason

1	D. A. Grose	Violation de l'art. 2 Sous-art. D de la Loi des Pêcheries.	Westbourne	$5.00
2	Albert Vernon Warrian	Violation de l'art. 35, Règlements de pêche	Crique Crooked	$5 et dépens.
3	Robert McEwan	Violation de l'art. 35, Règlements de pêche	Crique Crooked	$5 et dépens et confiscation de deux foënes.
4	Henry Chas, Snusher	Usage de carrelet	Près de l'échelle à poissons, écluse S. André.	$5 et confiscation de 1 carrelet.
5	Joe Minkus	Pêche sans permis	Gladstone	$5.00
6	J. Smith	Pêche au carrelet près de l'échelle à poissons	Riv. Rouge	$5 et confiscation de 1 carrelet.
7	E. Dittleof	Pêche au carrelet près de l'échelle à poissons	Riv. Rouge	$5 et confiscation de 1 carrelet.

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1928-29—*Suite*

MANITOBA—*Fin*

N°s des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
8	J. Begrezz	Pêche au carrelet près de l'échelle à poissons	Riv. Rouge	$5.00
9	Mme Mathilda Strosden	Pêche sans permis autrement qu'à la ligne	Riv. Winnipeg	Dépens.
10	Mme Mina Kalnaen	Pêche sans permis autrement qu'à la ligne	Riv. Winnipeg	Dépens.
11	Hugh O'Grady	Pêche sans permis autrement qu'à la ligne	Riv. Winnipeg	Dépens.
12	John G. Anderson	Violation de l'art. 30, sous-art. 1 de la Loi des pêcheries	Lac du Bonnet	Pas d'amende.
13	C. F. Carlson	Pêche sans permis autrement qu'à la ligne	Riv. Winnipeg	Dépens.
14	Hugh O'Grady	Usage de filets à maille illicite	Près du Lac-du-Bonnet	$5 et confiscation de 1 filet flottant.
15	Edward Raven	Pêche à maille illicite	Ile Eagle	Confiscation de 2 filets flottants et réprimandes.
16	Sam Kent	Pêche à maille illicite	Ile Eagle	Confiscation de 4 filets flottants et réprimandes.
17	Tom Lambert	Pêche à maille illicite	Ile Eagle	Confiscation de 3 filets flottants et réprimandes.
18	Harry Williams	Pêche à maille illicite	Ile Eagle	Confiscation de 4 filets flottants et réprimandes.
19	Ole J. Sigurdon	Pêche à maille illicite	Près de l'île Snider	$10 et confiscation de 7 filets flottants.
20	Doris Cucksey	Pêche illicite	Quartier Seven Sister. Riv. Winnipeg.	Dépens $9 et confiscation d'un esturgeon et d'une ligne à esturgeon.
21	Oli P. Isfeld	Pêche avec filets à maille illicite	Winnipeg-Beach	$10 ou 10 jours d'incarcération et confiscation de 5 filets flottants.
22	Benedict Wm Naas	Pêche avec filets à maille illicite	Près de Nes	$10 ou 15 jours d'incarcération et confiscation de 413 livres de poissons divers.
23	John Bradbury	Pêche en saison prohibée	Lac Winnipégosis	$25 et confiscation de 871 livres de poissons divers.
24	Issac Bradbury	Pêche en saison prohibée après limite de prises	Lac Winnipégosis	$25 et confiscation de 959 livres de poisson.
25	Edward Flor	Filets à maille illicite	Près Pte Rabbit	$10 et confiscation de 2 filets flottants.
26	Levi Horney	Pêche illicite	Crique Silver	$5 et dépens et confiscation d'un fusil du calibre de 1-22.
27	John Reinhardt	Pêche illicite	Crique Silver	$5 et dépens $1.50.
28	Clarence Honey	Pêche illicite	Crique Silver	$5 et dépens $1.50 et confiscation d'un fusil du calibre 1-22.
29	Stanley Honey	Pêche illicite	Crique Silver	$5 et dépens $1 et confiscation d'un fusil Winchester anglais 1-303 et d'un fusil du calibre 1-22.
30	Georges Man	Pêche illicite	Silver Creek	$2.50 et dépens $1.50. Confiscation d'une fourche.

31	Robert John Man	Pêche illicite	Silver Creek	$2.50 et dépens $1.50. Confiscation d'une fourche.
32	Morley Clegg	Pour avoir aidé à l'exercice de la pêche illicite	Silver Creek	Action déboutée.
33	W. D. Leslie	Pêche avec filets à petite maille	Lac Dauphin	$15 et confiscation de 50 livres de poisson et de 14 filets.
34	H. L. Adam	Pêche avec filets à petite maille	Lac Dauphin	$25 et confiscation de 11 filets et de 453 livres de poisson.
35	G. Linton	Pêche avec filets à petite maille	Lac Dauphin	$15 et confiscation de 4 filets.
36	W. R. Ingster	Pêche avec filets à petite maille	Lac Dauphin	$15 et confiscation de 4 filets.
37	Paul Johnson	Pêche avec filets à maille illicite	Pte Burntwood	$25 et confiscation de 10 filets flottants.
38	Mike Tolpas	Pêche avec filets à maille de $3\frac{1}{2}''''$	Lac Dauphin	$10 et confiscation de 10 filets.
39	Bill Marchuk	Pêche avec appareil illicite	Riv. Assiniboine	Réprimandé.
40	Nick Lushaw	Pêche avec appareil illicite	Riv. Assiniboine	Réprimandé.
41	Martin Kinnear	Pêche avec appareil illicite	Riv. Assiniboine	Réprimandé.
42	Ralph Way	Pêche avec appareil illicite	Riv. Assiniboine	Réprimandé.
43	John Boonk	Pêche avec appareil illicite	Riv. Assiniboine	Réprimandé.
44	Bill Davidson	Pêche avec appareil illicite	Riv. Assiniboine	Réprimandé.

SASKATCHEWAN—Surintendant G. C. McDonald

1	Otto Korchusky	Pêche avec appareil illicite	Crique Wolverine	$1.00
2	Otto Korchusky	Pêche en saison prohibée	Crique Wolverine	$1.00
3	Mart Hennery	Pêche avec appareil illicite	Crique Wolverine	$1.00
4	Mart Hennery	Pêche en saison prohibée	Crique Wolverine	$1.00
5	Dan Krause	Pêche avec appareil illicite	Crique Wolverine	$1.00
6	Dan Krause	Pêche en saison prohibée	Crique Wolverine	$1.00
7	Ed Sukert	Pêche avec appareil illicite	Crique Wolverine	$1.00
8	Edward Sukert	Pêche en saison prohibée	Crique Wolverine	$1.00
9	Emil Dolke	Pêche avec appareil illicite	Crique Wolverine	$1.00
10	Emil Dolke	Pêche en saison prohibée	Crique Wolverine	$1.00
11	Hy Wilus	Pêche avec appareil illicite	Crique Wolverine	$1.00
12	Hy Wilus	Pêche en saison prohibée	Crique Wolverine	$1.00
13	Cris Hove	Pêche avec filet illicite	Rowan Ravine, Lac Long	$2.50 et confiscation de 1 filet flottant.
14	Cris Hove	Pêche en saison prohibée	Rowan Ravine, Lac Long	$2.50
15	Dan Danielson	Pêche en saison prohibée	Rowan Ravine, Lac Long	$2.50
16	Dan Danielson	Pêche avec filet illicite	Rowan Ravine, Lac Long	$2.50
17	A. G. Dyer	Pêche avec filet illicite	Rowan Ravine, Lac Long	$2.50 et confiscation de 1 filet.
18	A. G. Dyer	Pêche en saison prohibée	Rowan Ravine, Lac Long	$2.50
19	T. E. Bennett	Pêche avec filet à maille illicite	Rowan Ravine, Lac Long	$2.50
20	T. E. Bennett	Pêche en saison prohibée	Rowan Ravine, Lac Long	$2.50
21	R. Rodenbuch	Préparatifs de pêche en saison prohibée	Rowan Ravine, Lac Long	Réprimandé.
22	R. Rodenbuch	Préparatifs pour l'exploitation d'un filet à maille illicite.	Rowan Ravine, Lac Long	Réprimandé.
23	J. Dutrich	Préparatifs de pêche en saison prohibée	Rowan Ravine, Lac Long	Réprimandé.
24	J. Dutrich	Usage d'un filet à maille illicite	Rowan Ravine, Lac Long	Réprimandé, Confiscation d'un filet flottant.
25	C. Hopp	Pêche avec appareil illicite	Crique Wolverine	$2.50

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1928-29—*Suite*

SASKATCHEWAN—*Suite*

N°s des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
26	C. Hopp	Pêche en saison prohibée	Crique Wolverine	$2.50
27	A. Hopp	Pêche avec appareil illicite	Crique Wolverine	$2.50 et confiscation d'une foëne.
28	A. Hopp	Pêche en saison prohibée	Crique Wolverine	$2.50
29	F. Hopp	Pêche avec appareil illicite	Crique Wolverine	$2.50 et confiscation d'une foëne.
30	F. Hopp	Pêche en saison prohibée	Crique Wolverine	$2.50
31	Get Getbrmer	Pêche en saison prohibée	Crique Wolverine	$2.50
32	Get Getbrmer	Pêche avec appareil illicite	Crique Wolverine	$2.50 et confiscation d'une foëne.
33	W. Getbrmer	Pêche avec appareil illicite	Crique Wolverine	$2.50 et confiscation d'une foëne.
34	W. Getbrmer	Pêche en saison prohibée	Crique Wolverine	$2.50
35	H. Getbrmer	Pêche avec appareil illicite	Crique Wolverine	$2.50
36	H. Getbrmer	Pêche en saison prohibée	Crique Wolverine	$2.50
37	Karl Voelpel	Usage d'un filet sans licence	Riv. Qu'Appelle	$5 et confiscation d'un carrelet.
38	John Mundering	Usage d'un filet sans licence	Riv. Qu'Appelle	$5 et confiscation de 2 carrelets.
39	Nick Milos	Usage d'un filet sans licence	Riv. Qu'Appelle	$5 et confiscation de 1 carrelet.
40	Earl Schrum	Usage d'un filet sans licence	Riv. Qu'Appelle	$5 et confiscation de 2 carrelets.
41	Geo. Ring	Usage d'un filet sans licence	Riv. Qu'Appelle	$5 et confiscation de 3 carrelets.
42	Frank Wolfe	Usage d'un filet sans licence	Riv. Qu'Appelle	$5 et confiscation de 2 carrelets.
43	Karl Wolfe	Usage d'un filet sans licence	Riv. Qu'Appelle	$5 et confiscation de 2 carrelets.
44	Wm Siebert	Usage d'un filet sans licence	Riv. Qu'Appelle	$5 et confiscation de 2 carrelets.
45	Thorval Berven	Pêche à l'encontre de l'art. 14, parg. 3 des règlements de pêche.	Sec. 36, Tp. 33 L. 12 O. 2ème Mér.	$1.00
46	Thorval Berven	Pêche à l'encontre de l'art. 14, parg. 13 des règlements de pêche.	Sec. 36, Tp. 33 L. 12 O. 2ème Mér.	$1 et confiscation d'une foëne.
47	Sven Bergman	Pêche à l'encontre de l'art. 12, parg. 2 des règlements de pêche.	Sec. 36, Tp. 33 L. 12, O. 2ème Mér.	$1.00
48	Sven Bergman	Pêche à l'encontre de l'art. 14, parg. 3 des règlements de pêche.	Sec. 36, Tp. 33 L. 12 O. 2ème Mér.	$1 et confiscation d'une foëne.
49	Knit Elander	Pêche à l'encontre de l'art. 12, parg. 2 des règlements de pêche.	Sec. 6, Tp. 34 L. 11 O. 2ème Mér.	$1.00
50	Knit Elander	Pêche à l'encontre de l'art. 14, parg. 3 des règlements de pêche.	Sec. 6, Tp. 34 L. 11 O. 2ème Mér.	$1 et confiscation d'une foëne.
51	Henry Selbee	Pêche avec appareil illicite	Riv. Little Arm	$5 et confiscation d'un filet traînant en fil de fer.
52	Henry Selbee	Pêche en saison prohibée	Riv. Little Arm	$5 et confiscation de 200 livres de chevesne.
53	Lester Selbee	Pêche en saison prohibée	Riv. Little Arm	$5.00
54	Lester Selbee	Pêche avec appareil illicite	Riv. Little Arm	$5.00
55	Frank Wallace	Pêche en saison prohibée	Riv. Little Arm	$5.00

56	Frank Wallace	Pêche avec appareil illicite	Riv. Little Arm	$5.00
57	Paul Selbee	Pêche en saison prohibée	Riv. Little Arm	$5.00
58	Paul Selbee	Pêche avec appareils illicite	Riv. Little Arm	$5.00
59	Wasel Poinoisuik	Pêche à l'encontre de l'art. 14, parg. 3 des Règlements de pêche.	Sec. 32., Tp. 33 L. 11 O. 2ème Mér.	$2.00 et confiscation d'une foëne.
60	Wasel Poinoisuik	Pêche à l'encontre de l'art. 12, parg. 2 des règlements de pêche.	Sec. 32, Tp. 33 L. 11 O. 2ème Mér.	$2.00
61	Harry Sovac	Pêche à l'encontre de l'art. 14, parg. 3 des règlements de pêche.	Sec. 32, Tp. 33 L. 11 O. 2ème Mér.	$1.00 et confiscation d'une foëne.
62	Harry Sovac	Pêche à l'encontre de l'art. 12, parg. 2 des règlements de pêche.	Sec. 32, Tp. 33 L. 11 O. 2ème Mér.	$1.00
63	Max Hershman	Possession du poisson en saison prohibée	Regina	$10 et confiscation de 100 livres de tullipi et 50 livres de doré.
64	Roderic E. Williams	Préparatifs de pêche en saison prohibée	Digue Pasqua, Crique Moose Jaw.	Action déboutée.
65	Roderic E. Williams	Préparatifs pour l'usage d'appareils illicites	Digue Pasqua, Crique Moose Jaw.	Action déboutée.
66	Peidman Johnston	Préparatifs pour l'usage d'appareils illicites	Digue Pasqua, Crique Moose	Action déboutée et confiscation de 1 carrelet.
67	Peidman Johnston	Préparatifs de pêche en saison prohibée	Digue Pasqua, Crique Moose Jaw.	Action déboutée.
68	Chas Nabess	Pêche avec appareil illicite	Digue Craven, Riv. Qu'Apelle.	$5 et confiscation d'un carrelet en fil de fer.
69	Wm Nabess	Pêche avec appareil illicite	Digue Craven, Riv. Qu'Apelle.	$5 et confiscation d'un carrelet en fil de fer.
70	Ben Finkelstein	Possession du poisson en saison prohibée	Régina	$10 et confiscation de 150 livres de poisson.
71	Jas Leroy Jones	Possession de brochet en saison prohibée	Crique Little Red Deer	$1 et confiscation de 10 brochets.
72	Albert Paquette	Possession de brochet en saison prohibée	Crique Little Red Deer	$1 et confiscation de 10 brochets.
73	Carl Olson	Possession de brochet en saison prohibée	Crique Little Red Deer	$1 et confiscation de 10 brocets.
74	Alfred Jesse	Pêche en saison prohibée	Digue Craven, Riv. Qu'Appelle.	Sentence suspendue.
75	Alfred Jesse	Pêche avec appareil illicite	Digue Graven, Riv. Qu'Appelle.	Sentence suspendue.
76	Joe Butterfield	Pêche en saison prohibée	Valeport, Lac Long	$5 et confiscation d'une canne de pêche en bambou, et d'une ligne avec hameçon.
77	Gordon Bell	Pêche en saison prohibée	Valeport, Lac Long	$5 et confiscation d'une canne de pêche en bambou, et d'une ligne avec hame çon.
78	Albert Evers	Pêche en saison prohibée	Digue Graven, Riv. Qu'Appelle.	$5.00
79	Albert Evers	Pêche avec appareil illicite	Digue Craven, Riv. Qu'Appelle.	$7.50 et confiscation d'un carrelet en fil de fer.
80	Joe Frank	Pêche en saison prohibée	Digue Craven, Riv. Qu'Appelle.	$5.00
81	Joe Frank	Pêche avec appareil illicite	Digue Craven, Riv. Qu'Appelle.	$7.50 et confiscation d'un carrelet en fil de fer.
82	Wm Beven	Pêche en saison prohibée	Riv. Souris	$2 et confiscation d'une canne de pêche en bambou, d'une ligne avec hameçon.

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1928-29—*Suite*

SASKATCHEWAN—*Fin*

N°s des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
83	Georges Gaggetter	Usage d'un filet sans licence	Riv. Souris	$1 et confiscation de 1 carrelet et de 15 livres de brochet.
84	Louis Boyer	Pêche avec filet sans licence	Riv. Souris	$1 et confiscation de 1 carrelet.
85	John Matthieson	Pêche en saison prohibée	Riv. Souris	$2.00
86	William Glaspey	Pêche en saison prohibée	Riv. Souris	$5 et confiscation d'un filet flottant.
87	William Glaspey	Pêche sans licence	Riv. Souris	$5.00
88	Ralph Kramer	Possession illicite de poisson	Riv .Souris	$3 et confiscation de 3 brochets et 1 filet flottant.
89	W. Bender	Pêche en saison prohibée	Riv. Qu'Appelle	$2 et confiscation de 1 carrelet.
90	W. Bender	Pour avoir fait obstacle à l'ascension des poissons par l'échelle à poissons.	Riv. Qu'Appelle	$2.00
91	W. Bender	Pêche sans licence	Riv. Qu'Appelle	$3.00
92	Louis Draiger	Pêche en saison prohibée	Riv. Qu'Appelle	$3.00
93	Peter Ulmer	Pêche en saison prohibée	Riv. Qu'Appelle	$3.00
94	Henry Stein	Pêche sans licence	Riv. Qu'Appelle	$3 et confiscation de 1 carrelet.
95	Henry Stein	Pêche en saison prohibée	Riv. Qu'Appelle	$2.00
96	Gus Kunkel	Pêche sans licence	Riv. Qu'Appelle	$3.00
97	Gus Kunkel	Pêche en saison prohibée	Riv. Qu'Appelle	$2 et confiscation de 1 carrelet.
98	Gus Kunkel	Pour avoir fait obstacle à l'ascension des poissons par l'échelle à poissons.	Riv. Qu'Appelle	$2.00
99	Réné Oudot	Appareil illicite	Riv. Qu'Appelle	$5.00
100	Réné Oudot	Pêche sans licence	Riv. Qu'Appelle	$5 et confiscation d'un carrelet.
101	Philip Fellner	Mise en pratique de leurres	Riv. Qu'Appelle	$5 et confiscation de 20 livres de brochet. 1 leurre.
102	Philip Fellner	Pêche sans licence	Riv. Qu'Appelle	$10.00
103	David Johnson	Possession illicite de poisson	Riv. Qu'Appelle	$5 et confiscation de 6 livres de brochet.
104	P. Peterson	Destruction d'alevins de poisson	Valeport, Lac Long	$5 et confiscation de 8 alevins morts de perche.
105	C. D. Strayer	Pêche en un lieu interdit	Digue Craven, Qu'Appelle	$7.50 ou 15 jours d'incarcération.
106	C. D. Strayer	Pêche avec appareil illicite	Digue Craven, Qu'Appelle	$7.50 ou 15 jours d'incarcération, confiscation de 1 carrelet en fil de fer.
107	John Leader	Usage de filets à maille illicite	Lac Pasqua	$2 et dépens et confiscation de 1 filet flottant.
108	Mike Bouga	Pêche illicite au filet flottant	Lac Leach, près Sec. 16, Tp. 24 L. 4 O. 2ème Mér.	$10 et confiscation de 1 filet flottant.
109	Edmond Chesney	Pêche illicite au filet flottant	Lac Leach, près Sec. 16, Tp. 24 L. 4 O. 2ème Mér.	$10 et confiscation de 1 filet flottant.
110	Tom Hudi	Pêche illicite au filet flottant	Lac Leach, près Sec. 16, Tp. 24 L. 4 O. 2ème Mér.	$10 et confiscation de 1 filet flottant.

111	Frank Zeisky	Pêche illicite au filet flottant	Lac Leach, près Sec. 16, Tp. 24 L. 4 O. 2ème Mér.	$10 et confiscation de 1 filet flottant.
112	L. Muczk	Pêche illicite au filet flottant	Lac Leach, près Sec. 16, Tp. 24 L. 4 O. 2ème Mér.	Action déboutée.
113	Volmor Muller	Usage de filet à maille illicite	Lac Rond	$2.50
114	Volmor Muller	Pêche sans licence	Lac Rond	$2.50 et confiscation de 14 livres de poisson.
115	A. Brière	Possession du poisson en saison prohibée	Lac Jackfish	$25 et confiscation de 307 livres de poisson blanc.
116	E. Sookeroff	Pêche sans licence	Lac Barrière	$1 et dépens $1.75. Confiscation de 1 filet flottant.
117	Wasil Chendkoff	Pêche au filet sans licence	Lac Barrière	$1 et dépens $1.75.
118	John Negeoff	Pêche au filet sans licence	Lac Barrière	$1 et $1.75 de dépens.
119	Peter Sermuks	Pêche au filet en saison prohibée	Lac Peck	$20 ou 2 semaines d'incarcération, et confiscation de 3 filets flottants.
120	Peter Sermuks	Possession de poisson blanc en saison prohibée	Lac Peck	$20 ou 2 semaines d'incarcération et confiscation de 300 livres de poisson.
121	John Swannick	Pêche en saison prohibée	Lac Peter-Pond	$15 ou 1 mois d'emprisonnement, confiscation de 6,500 livres de poisson blanc, de 1,500 livres de doré et de 4 filets flottants.
122	John Swannish	Pêche sans licence	Lac Peter-Pond	$15 ou un mois d'incarcération.
123	John Fortin	Pêche en saison prohibée	Lac Peter-Pond	$15 ou un mois d'incarcération.
124	John Fortin	Pêche sans licence	Lac Peter-Pond	$15 ou un mois d'incarcération.
125	Hoe Hoem	Pêche en saison prohibée	Lac Peter-Pond	$15 ou un mois d'incarcération.
126	Hoe Hoem	Pêche sans licence	Lac Peter-Pond	$15 ou un mois d'incarcération.
127	Eric Vidal	Usage de foëne	Lac Katepwe	$4 et dépens $1.75 et confiscation de 60 livres de brochet.
128	Geo. Morton Stewart	Pêche en saison prohibée	Riv. Beaver	$20 et dépens $4.50 et confiscation de 51 poissons blancs.

ALBERTA—Surintendant R. T. Rodd

1	G. S. Funderburg	Pêche avec filet à petite maille	Lac LaBiche	Innocent. Confiscation de 1 filet flottant
2	Samuel Beck	Pêche des brochets à la ligne en saison prohibée	Lac Newel	$5 et confiscation d'une canne de pêche.
3	A. Montgomery	Violation de l'art. 76 de la Loi des Pêcheries	Lac Muir	$10.00
4	L. H. Holland	Pêche des brochets à la ligne en saison fermée	Lac Chestermere	$5.00
5	M. Zimmerman	Violation de l'art. 12, parg. 2 des règlements de pêche.	Près Magnatic	$2 et confiscation d'une foëne.
6	Cecil Sharman	Violation de l'art. 76, Loi des Pêcheries	Lac Chip	$10.00
7	A. E. Cross	Pêche à la ligne en saison prohibée	Lac Chin	$1 et confiscation de canne de pêche, de moulinet de ligne et dévidoir.
8	J. Chalmers	Prise de brochet au moyen de leurres en saison prohibée.	Riv. Highwood	$1.00
9	J. Telfer	Prise de brochet au moyen de leurres en saison prohibée.	Riv. Highwood	$1.00
10	Lawrence Gilmore	Pêche sans licence et pêche en saison prohibée	Riv. Dog-Pond	$5 et confiscation d'un filet.

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1928-29—*Suite*

ALBERTA—*Suite*

N°s des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
11	Willis Ambrose	Possession illicite de truite	Crique Pincher	$10 et confiscation de 3 steelhead et 2 truites coupe-gorge.
12	Wong Chong	Usage de filet à petite maille	Riv. Oldman	$10 et confiscation d'un filet et de 40 cyprins-sucets.
13	Wong Chong	Possession de grayling en saison prohibée	Riv. Oldman	$2 et confiscation de 4 graylings.
14	Wong Chong	Possession de grayling au-dessous de taille minimale.	Riv. Oldman	$2 et confiscation de 4 graylings.
15	Man Foon	Infraction de l'art. 1, Parg. B. Usage de filet sans permis.	Riv. Oldman	$5.00
16	Jim Wing	Usage de filet sans permis	Riv. Oldman	$5.00
17	Roy Wing	Usage de filet sans permis	Riv. Oldman	$5.00
18	Hoie Wing	Usage de filet sans permis	Riv. Oldman	$5.00
19	William Brown	Possession de truites au-dessous de 9"	Crique Allison	$5 et confiscation de deux truites.
20	William Brown	Possession illicite de truites	Crique Allison	$10 et confiscation d'une ligne avec hameçon.
21	Arthur Livingstone	Résistance à un garde-pêche dans l'exercice de ses devoirs.	Crique Bragg	$50.00
22	D. F. McFadyen	Pollution de la rivière Bow par excréments de bestiaux.	Bonnybrook	Sentence suspendue.
23	J. L. Butler	Pollution de la rivière Bow par excréments de bestiaux.	Bonnybrook	Sentence suspendue.
24	E. Wade	Pollution de la rivière Bow par excréments de bestiaux.	Bonnybrook	Sentence suspendue.
25	W. P. Fleming	Pollution de la rivière Bow par excréments de bestiaux.	Bonnybrook	Sentence suspendue.
26	J. Champagne	Pollution de la rivière Bow par excréments de bestiaux.	Bonnybrook	Sentence suspendue.
27	T. Parson	Pollution de la rivière Bow par excréments de bestiaux.	Bonnybrook	Sentence suspendue.
28	B. Sewell	Pollution de la rivière Bow par excréments de bestiaux.	Bonnybrook	Sentence suspendue.
29	V. Roberts	Pêche à la ligne sans permis	Riv. Oldman	$1 et confiscation d'une canne de pêche, d'une ligne, d'un moulinet et d'une truite arc-en-ciel.
30	T. H. Roper	Pêche à la ligne sans permis	Crique Drywood	$5 et confiscation de 1 canne de pêche, 1 ligne avec hameçon.
31	C. Carlson	Pollution d'un cours d'eau par la sciure	Tributaire de la crique Dogpond.	$20.00

32	A. Kinzie	Pêche à la ligne sans permis	Crique Drywood	$5 et confiscation de 1 ligne avec hameçon.
33	W. L. Grinley	Pêche à la ligne sans permis	Crique Drywood	$5 et confiscation de 1 ligne avec hameçon.
34	Léonard Snyder	Usage de dynamite à la pêche	Crique Fallen Timber	$20.00
35	Wilfrid Snyder	Usage de dynamite à la pêche	Crique Fallen Timber	Innocent.
36	Harry Coates	Usage de dynamite à la pêche	Crique Fallen Timber	Innocent.
37	William Coates	Usage de dynamite à la pêche	Crique Fallen Timber	Innocent.
38	Harry Fries	Pêche avec filets illicites	Pte Wappaw	$20 et confiscation de quelques poissons et de 5 filets flottants.
39	Gerald McDonald	Pêche en saison prohibée	Crique South-Valley	$10.00
40	R. Carl	Pêche en saison prohibée	Pointe Assineau	$20 et confiscation de 7 filets flottants.
41	J. Brager	Pêche en saison prohibée	Pointe Assineau	$20 et confiscation de 18 filets flottants.
42	J. Brager	Pêche avec filets illicites	Pointe Assineau	$20. Les filets confisqués sont ceux signalés à 41.
43	O. Lee	Pêche avec filets illicites	Narrows dans le Petit-Lac-des Esclaves.	$35 et confiscation de quelques poissons et 4 filets flottants.
44	M. Peterson	Pêche avec filets illicites	Narrows dans le Petit-Lac-des Esclaves.	$35 et confiscation de 3 filets flottants.
45	Robert Sinton	Pêche à la ligne dans des aires interdites	Crique Pine	$1 et confiscation de 1 canne de pêche, 1 moulinet, ligne et truite.
46	Alic Hulack	Pêche avec filets flottants illicites	Pte de Riv. Swan	$35 et confiscation de 60 livres de poisson blanc, 49 livres de brochet et 6 filets flottants.
47	Norman Tilley	Usage de filets dans le Petit-Lac-des-Esclaves sans numéro de licence.	Wagner	$20 et confiscation de 5 filets flottants.
48	Norman Tilley	Pêche avec filets flottants illicites	Wagner	$20. Les filets confisqués sont ceux signalés à 47.
49	C. Hayes	Absence du numéro de la licence sur les bouées	Petit-Lac-des-Esclaves	$20 et confiscation de 4 filets flottants.
50	C. Hayes	Pêche avec filets illicites	Petit-Lac-des-Esclaves	$20. Les filets confisqués sont ceux signalés à 49.
51	W. Mitchell	Pêche de poissons au-dessous de la taille minimale.	Riv. Elbow	$5.00
52	Herman Harp	Possession du poisson en saison prohibée	Lac LaBiche	$50 et dépens $4.57 et confiscation de 250 tullipis.
53	Baptiste Pappin	Violation de l'art. 2, Parg. 3 des règlements de pêche.	Lac LaBiche	$10 et dépens $5.50. Confiscation de 700 tullipis et de 80 poissons blancs.
54	Walter Anderson	Pêche en saison prohibée	Lac Big Whitefish	$20.00
55	Wm Muravef	Pêche en saison prohibée	Lac Wolf	$25 et confiscation de 580 livres de poisson et de 8 filets flottants.
56	Bill Pojalin	Pêche en saison prohibée	Lac Wolf	$25.00
57	A. Johnson	Pêche en dehors des aires délimitées	Petit-Lac-des-Esclaves	$20 et confiscation de 1 filet flottant.
58	A. Johnson	Pêche avec filet flottant illicite	Petit-Lac-des-Esclaves	$20. Le filet confisqué est celui signalé à 57.
59	Jack Murray	Pêche en dehors des aires délimitées	Petit-Lac-des-Esclaves	$20. Le filet confisqué est celui signalé à 57.
60	Jack Murray	Pêche avec filet à maille de 5¼"	Petit-Lac-des-Esclaves	$20. Le filet confisqué est celui signalé à 57.
61	Walter Chelinski	Pêche avec leurre et pêche au filet dans des eaux interdites.	Lac Gull	$1 pour le premier chef d'inculpation et $5 pour le deuxième chef d'inculpation et dépens $3 et confiscation de 1 piège en fil de fer, et 1 filet flottant.

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1928-29—*Suite*

ALBERTA—*Fin*

N°s des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
62	Ed. Scharte	Pêche avec piège-leurre en fil de fer et pêche au filet flottant dans les eaux interdites.	Lac Gull	$1 pour le premier chef d'inculpation et $5 sur le deuxième chef d'inculpation et confiscation de 1 piège-leurre en fil de fer et de 1 filet flottant.
63	Henry Nagle	Pêche avec piège-leurre en fil de fer et pêche au filet flottant dans les eaux interdites.	Lac Gull	$1 pour le premier chef d'inculpation et $5 pour le deuxième chef d'inculpation et confiscation de 1 filet flottant.
64	Wm Nagel	Pêche avec piège-leurre en fil de fer et pêche au filet flottant dans les eaux interdites.	Lac Gull	$1 pour le premier chef d'inculpation et $5 pour le deuxième chef d'inculpation et confiscation de 1 filet flottant.
65	Carl Nagel	Pêche avec piège-leurre en fil de fer et pêche au filet flottant dans les eaux interdites.	Lac Gull	$1 pour le premier chef d'inculpation et $5 pour le deuxième chef d'inculpation et confiscation de 1 filet flottant.
66	Colin Pringle	Pêche avec piège-leurre	Lac Gull	$1 et dépens $1 et confiscation de 1 piège-leurre.
67	Gilbert Stenerson	Pêche au filet à maille illicite	Lac Buffalo	Confiscation de 2 filets à maille illicite.
68	Oley Stenerson	Pêche au filet à maille illicite	Lac Buffalo	Confiscation de 2 filets à maille illicite.
69	Bruce Hunter	Absence du numéro de licence sur les pieux	Petit-Lac-des-Esclaves	$10.00
70	E. Englebreeson	Mouillage de filet en dehors de l'aire délimitée	Près Pte Nine Mile	$5 et confiscation de 1 filet flottant.
71	John Grinstead	Pêche en aire prohibée	Lac Cold	$50 et confiscation de 2 filets et 50 livres de poisson.
72	The Ideal Coal Co	Pollution d'un cours d'eau avec rebuts miniers	Crique Rosebud	$40 et frais $5.75
73	Adam McDonald	Violation de l'art. 2, Parg. 1 des règlements de pêche.	Lake Island	$10. Amende suspendue.
74	W. Bellomy	Pêche sans licence	Lac Hilda	Sentence suspendue. Confiscation de 4 filets flottants.
75	Stanley Fox	Pêche au filet flottant sans licence	Lac Moose	Sentence suspendue et dépens et confiscation de 1 filet flottant.
76	Max Loch	Pêche marchande sans licence	Lac Moose	$25 et dépens et confiscation de 2 filets flottants et de 200 livres de brochet.
77	Mike Berezen	Pêche marchande sans licence	Lac Moose	$25 et dépens $3 et confiscation de 1 filet flottant et de 300 verges de ligne.

COLOMBIE BRITANNIQUE—Surintendant-chef—Major J. A. Motherwell

ARRONDISSEMENT N° 1—Surintendant A. P. Halliday

1	C. E. McCutcheon	Pour avoir excédé les prises-limites de truite	Lac Fish	Amende $8 et 40 truites confisquées.
1 A	Martin Louis	Vente de palourdes et couteaux au-dessous de la taille minimale.	Vancouver	Amende $10.00
2	Percy Rand	Pour avoir excédé les prises-limites de truite	Lac Fish	Amende $8 et confiscation de 40 truites.
2 A	Vancouver Shell Co	Vente de palourdes et couteaux au-dessous de taille minimale.	Vancouver	Amende $25.00
3	K. Fujihara	Prise de crabes au-dessous de la taille minimale	White-Rock	Amende $10 et confiscation de 30 petits crabes.
3 A	H. M. Fraser	Vente de palourdes ou couteaux au-dessous de taille minimale.	Vancouver	Action déboutée.
4	H. S. Jerow	Lignes de casiers à crabe improprement marqués	Crescent	Amende $5.00
4 A	Georges Grevas	Achat de palourdes ou couteaux au-dessous de la taille minimale.	Vancouver	Amende $10.00
5	Alex Daye	Violation de l'art. 2, Parg. 3 et art. 26, parg. 6 des règlements de pêche.	Crique McBains	Amende $10 et confiscation de 26 petites truites.
5 A	Georges Grevas	Achat de palourdes ou couteaux au-dessous de la taille minimale.	Vancouver	Amende $5.00
6	Mme Wo Long	Possession d'esturgeon de 3 pieds de longueur	Port-Hammond	Amende $5 et confiscation de 3 petits esturgeons.
6 A	Man Wo Chung	Achat de crabes au-dessous de la taille minimale	Vancouver	Amende $10.00
7	R. A. Lye	Pour avoir tué des poissons au fusil	Lac Fish	Amende $10 et confiscation d'un fusil de calibre ·22.
7 A	Man Wo Chung	Possession de palourdes ou couteaux au-dessous de la taille minimale.	Vancouver	Amende $10.00
8	J. J. McWhinnie	Pour avoir enferré des truites	Crique Penticton	Amende $5 et gaffe confisquée.
8 A	John Alcano	Prise de crabes au-dessous de la taille minimale	Vancouver	Action déboutée.
9	K. Nishiyama	Possession d'esturgeon au-dessous de la taille minimale.	Coquitlam	Amende $10 et 88½ livres d'esturgeon confisquées.
9 A	John Alcano	Vente de crabes au-dessous de la taille minimale	Vancouver	Amende $10. Confiscation de 7½ douz. crabes.
10	Neill Tattrie	Possession de truite au-dessous de la taille minimale.	Lac Bear	Amende $10 et confiscation de 25 petites truites.
10 A	Charles Kaneles	Achat de palourdes et couteaux	Vancouver	Amende $10.00
11	M. Monk & Co	Mise en vente de palourdes et couteaux au-dessous de taille minimale.	New Westminster	Amende $5 et 14 livres de palourdes ou couteaux confisquées.
11 A	Charles Kaneles	Possession de palourdes ou couteaux au-dessous de taille minimale.	Vancouver	Amende 10.00
12	M. Monk & Co	Possession de palourdes et couteaux au-dessous de taille minimale.	New Westminster	Action déboutée.
12 A	Hudson Bay Co., Ltée	Achat de crabes au-dessous de taille minimale	Vancouver	Amende $25.00
13	Jas Carr	Mise en vente de crabes au-dessous de taille minimale.	New Westminster	Amende $5 et confiscation de 6 petits crabes.
13 A	Man Wo Chung	Achat de palourdes ou couteaux au-dessous de taille minimale.	Vancouver	Amende $5.00

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1928-29—*Suite*

COLOMBIE BRITANNIQUE—ARRONDISSEMENT N° 1—*Fin*

N°s des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
14	Jas Carr	Possession de palourdes ou couteaux au-dessous de taille minimale.	New Westminster	Amende $2.50 et confiscation de 14 livres de palourdes ou couteaux.
14 A	Ton Fraser	Usage d'œufs de saumon pour boitte	Riv. Seymour	Amende $7.50
15	H. S. Jerow	Vente de crabes au-dessous de taille minimale	Crescent	Action déboutée.
16	Georges Wilson	Possession d'esturgeons au-dessous de taille minimale.	New Westminster	Amende $1 et confiscation de 9 petits esturgeons.
17	J. Taramura	Possession d'esturgeons au-dessous de taille minimale.	New Westminster	Amende $2.50
18	L. Summartino	Possession de truites au-dessous de taille minimale.	Embranchement nord Riv. Salmon.	Amende $2.50 et confiscation de 5½ livres de truite.
19	V. Summartino	Possession de truites au-dessous de taille minimale.	Embranchement nord Riv. Salmon.	Amende $2.50
20	W. Green	Pêche des saumons à la foëne	Riv. Salmon	Amende $2. Confiscation de 9 foënes et de 4 saumons.
21	A. McLeod	Pêche des saumons à la foëne	Riv. Salmon	Amende $2. Confiscation de 9 foënes et de 4 saumons.
22	L. Mitchell	Pêche des saumons à la foëne	Riv. Salmon	Amende $2. Confiscation de 9 foënes et de 4 saumons.
23	H. Brooks	Pêche des saumons à la foëne	Riv. Salmon	Amende $2. Confiscation de 9 foënes et de 4 saumons.
24	B. Donnely	Pêche des saumons à la foëne	Riv. Salmon	Amende $2. Confiscation de 9 foënes et de 4 saumons.
25	A. Hopkins	Pêche des saumons à la foëne	Riv. Salmon	Amende $2. Confiscation de 9 foënes et de 4 saumons.
26	B. Iverson	Prise de truites au-dessous de taille minimale	Crique One-Mile	Amende $5 et confiscation de canne de pêche.
27	Owen Kelley	Prise de truite au-dessous de taille minimale	Crique Matthew	Amende $5 et confiscation de petites truites.
28	W. Allerton	Violation de l'art. 26, sous-art. 6 des règlements	Lac LeLèvre	Amende $5 et confiscation de 2 petites truites.
29	W. Allerton	Violation de l'art. 51, chapitre 73, de la Loi	Lac LeLèvre	Action déboutée.
30	F. R. Anderson	Violation de l'art. 26, sous-art. 6 des règlements	Lac LeLèvre	Action déboutée.
31	Emil Louie	Violation de l'art. 26, sous-art. 6 des Règlements	Criques Bear et Denver	Amende $5. Confiscation de ligne, d'hameçons et de petites truites.
32	Nels Rymal	Violation de l'art. 26, sous-art. 2 des règlements	Lacs Fish	Amende $3 et confiscation de ligne, de cuillers et de petites truites.
33	J. Tanthori	Violation de l'art. 24 du sous-art. 6 des Règlements	Fleuve Fraser	Amende $15.00
34	Chas Inkman	Achat de poissons d'Indiens	Agassiz	Amende $50 et confiscation de 30 livres de saumon sockeye et coho.

35	Chas Inkman	Possession de saumon à l'encontre de l'art. 29, Loi des Pêcheries.	Agassiz	Amende$15.00
36	Georges Douglas	Vente de saumons pêchés en vertu du permis aux Indiens.	Agassiz	Coupable. Pas d'amende. Réprimandé et enjoint de retourner à la réserve.
37	J. Tyttens	Possession de saumons à l'encontre de l'art. 15 des règlements.	Agassiz	Amende $15. Confiscation de 25 livres de saumon sockeye et coho.
38	M. Tyttens	Possession de saumons à l'encontre des Règlements.	Agassiz	Amende $15.00
39	S. J. Ketchell	Possession de truites au-dessous de taille minimale.	Crique Darks	Amende $10. Confiscation de petites truites et d'une canne de pêche en bouleau.
40	G. H. Daley	Pêche des saumons à la foëne	Crique Louis	Amende $10. Confiscation de saumons et de foënes.
41	Ngai Choy	Achat de saumon d'un Indien	Mission	Amende $5 et confiscation d'un fragment de saumon.
42	Charley Seymour	Vente de saumon pêché en vertu de permis à l'encontre des règlements.	Mission	Coupable. Réprimandé avec injonction de retourner à la réserve.
43	Jacob Bitterman	Pêche de kokani à la gaffe	Lac Woods	Amende $10 et confiscation de gaffe et 12 kokanis.
44	James Joseph	Vente de saumons en vertu de permis à l'encontre des règlements.	Matsqui	Amende $10 et confiscation de 2 saumons.
45	Roderick Dolan	Pour avoir fait obstacle au passage des poissons	Riv. Campbell	Amende $15 et confiscation d'un filet stationnaire de 75 pieds de longueur.
46	J. Fiddell	Pêche en deçà de 200 verges de l'embouchure de la crique.	Riv. Whonnock	Amende $10 et confiscation de 2 filets.
47	Richard Patterson, père	Pêche en temps prohibé hebdomadaire	Fl. Fraser	Amende $5.00
48	Richard Patterson, fils	Pêche en temps prohibé hebdomadaire	Fl. Fraser	Amende $3.50
49	Wm. Paulin	Pêche en temps prohibé hebdomadaire	Fl. Fraser	Amende $3.50
50	R. Patterson	Pêche en temps prohibé hebdomadaire	Fl. Fraser	Amende $3.50
51	John Brodwick	Pêche en temps prohibé hebdomadaire	Fl. Fraser	Amende $3.50
52	A. Bakke	Pêche en temps prohibé hebdomadaire	Fl. Fraser	Amende $3.50

ARRONDISSEMENT N° 2—Surintendant A. Mackie

1	R. Edison	Possession de crabes en période prohibée	Prince-Rupert	Amende $1 et confiscation de 9½ douz. crabes.
2	Minaichan	Opérateur sans licence sur un bateau porteur de filet flottant à saumon.	Passage Chatham	Amende $25.00
3	Moiche Kawamoto	Pêche avec filet à maille de 5¾″ en saison prohibée	Passage Chatham	Amende $150.00
4	E. Hunnakko	Pêche des saumons sans port de licence	Passage Chatham	Amende $25.00
5	Sam Johnson	Pêche des saumons sans licence	Passage Chatham	Amende $25.00
6	Dan West	Pêche avec filet stationnaire	Chenal Labouchère	Amende $25.00
7	Ogami	Pêche des saumons sans licence	Riv. Ecstahl	Amende $25 et confiscation de bateau, filet et autre matériel.
8	J. B. Iversen	Pêche des saumons avec deux filets	Passage Chatham	Amende $10.00
9	William Gramert	Pêche des saumons sans licence	Passage Chatham	Amende $25 et confiscation de 11 saumons.
10	Tsunetaro Murakami	Pêche en période prohibée hebdomadaire	Riv. Skeena	Amende $50.00

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1928-29—*Suite*

COLOMBIE BRITANNIQUE—ARRONDISSEMENT N° 2—*Fin*

N°s des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
11	Dwyer Green	Usage d'un filet à saumon ancré	Passage Chatham	Amende $25.00
12	Hiko Fujihada	Pêche des saumons au filet stationnaire	Passage Chatham	Amende $25.00
13	Robert Andy	Pêche en deçà des limites	N. Bentinck Arm	Amende $35.00
14	Fred Stewart	Pêche illicite avec senne	Passe Canoe	Amende $150.00
15	Isaac Benson	Pêche des saumons avec filet ancré	Riv. Skeena	Amende $25.00
16	Nat Lewis	Usage de sennes à poche de moins de 250 mailles	Passe Steamer	Amende $100.00
17	I. Miyawake	Pêche au filet en deçà de un demi-mille de l'embouchure de la crique.	Portland-Inlet	Amende $100 Confiscation de filet et 229 saumons.
18	T. Hamaguchi	Pêche au filet en deçà de ½ mille de l'embouchure de la crique.	Portland-Inlet	Amende $100 et confiscation de filet à saumon et de 229 saumons.
19	Henry McKay	Pêche des saumons en saison prohibée	Chenal Mathieson	Amende $200.00
20	Jacob White	Pêche avec senne en deçà de ½ mille de l'embouchure de la crique.	Chenal Mathieson	Amende $100.00
21	John Katnic	Mouillage d'une senne à poche au rivage	Chenal Ellerslie	Amende $100.00
22	John Philips	Exploitation de filet flottant en deçà des limites de pêche.	N. Bentick Arm	Amende $100.00
23	Henry Green	Pêche avec senne en deçà de ½ mille de l'embouchure de la crique.	Crique Stacks	Amende $150.00
24	K. B. Johnson	Pêche avant l'ouverture	Anse Juskatla	Amende $50.00
25	N. Gunderson	Pêche avec senne en deçà des limites	Riv. Yakoun	Amende $150.00
26	Olav Knutson	Pêche avec senne en deçà des limites	Riv. Yakoun	Amende $150.00
27	James Martin	Pêche avec senne en deçà des limites	Riv. Yakoun	Action déboutée.
28	Alfred Skadeen	Pêche des saumons en saison prohibée hebdomadaire.	Riv. Naas	Amende $25.00
29	Joe McKay	Prise de saumons en amont de la ligne de marée	Cours d'eau en passage Chatham.	Action déboutée.
30	Robert Watson	Prise de saumons en amont de la ligne de marée	Cours d'eau en passage Chatham.	Action déboutée.
31	S. Kristensen	Exploitation d'une senne à poche de moins 150 brasses de longueur.	Arrondissement n° 2	Amende $100.00
32	Klaus Ostrom	Pêche des saumons en deçà de ½ mille de l'embouchure du cours d'eau.	Arrondissement n° 2	Amende $300. Confiscation de 1,124 saumons.
33	R. Grant	Pêche en deçà des limites de pêche	N. Bentick Arm	Amende $50.00
34	Thomas Marks	Pêche des saumons en deçà de ½ mille de l'embouchure du cours d'eau.	Baie Saltspring	Amende $50.00
35	Tom Colbourne	Pêche en dedans des limites de pêche	Anse Cumshewa	Amende $200.00
36	Wm Oram	Pêche des saumons en amont de la ligne de marée.	Baie Carter	Amende $50 et confiscation de 97 saumons.

37	Harols Liene	Pêche en saison prohibée hebdomadaire	Baie Larscombe	Amende $70.00
38	P. Adams	Port de saumons provenant d'en amont de la ligne de marée.	Riv. Naas	Amende $150. Confiscation de bateau, appareils et 370 saumons.
39	Ole Skog	Port de filet supplémentaire	South-Bay	Amende $125.00
40	Ole Skog	Refus de produire licence sur demande	South-Bay	Amende 100.00
41	Ole Skog	Résistance à un garde-pêche dans l'exexercice de ses devoirs.	South-Bay	Action déboutée.
42	Edward Smith	Exploitation illicite de filet flottant	Baie Kildala	Amende $20.00
43	Y. Taketa	Pêche avec filet en dedans des limites de pêche	Hole-in-the-Wall	Amende $200.00
44	Georges Price	Pêche des saumons en aire prohibée	Riv. Dena	Amende $50. Confiscation de 123 saumons.

ARRONDISSEMENT N° 3—SURINTENDANT E. G. TAYLOR

1	Jin Asahina	Contrav. Art. 15, sous-art. la. Art. 14 sous art. 2 et Art. 21 sous-art. 25 des Règlements.	Baie Deserted	Amende $100. Confiscation de 1 esquif et filet à hareng.
2	Jack Simpson	Contrav. Art. 6 sous-art. 2 des règlements	Victoria	Amende $10. Confiscation de 100 livres de morue.
3	Philip Pelky	Contrav. Art. 7 des Règlements	Victoria	Amende $10 et confiscation de 7 douzaines de crabes et de 100 livres de morue.
4	Paul Avery	Contravention Art. 18, Loi des Pêcheries	Riv. Medgin	Amende $25.00
5	Fred Gillett	Contravention Art. 18, Loi des Pêcheries	Riv. Medgin	Amende $25.00
6	Chief Attleo	Contravention Art. 18, Loi des Pêcheries	Riv. Midgen	Amende $25.00
7	Matthew Paul	Contravention Art. 18, Loi des Pêcheries	Riv. Medgin	Amende $25.00
8	Herbert Campbell	Contravention Art. 18, Loi des Pêcheries	Riv. Medgin	Amende $25.00
9	Alfred Keitlah	Contravention Art. 18, Loi des Pêcheries	Riv. Medgin	Amende $25.00
10	Thomson Fatty	Contravention Art. 18, Loi des Pêcheries	Riv. Medgin	Amende $25.00
11	David Frank	Contravention Art. 18, Loi des Pêcheries	Riv. Medgin	Amende $25.00
12	Luke Swan	Contravention Art. 18, Loi des Pêcheries	Riv. Medgin	Amende $25.00
13	Georges Shamrock	Contravention Art. 18, Loi des Pêcheries	Riv. Medgin	Amende $25.00
14	Chief Benson	Contravention Art. 18, Loi des Pêcheries	Riv. Medgin	Amende $25.00
15	Jumbo George	Contravention Art. 18, Loi des Pêcheries	Riv. Medgin	Amende $25.00
16	Watty Sewish	Contravention Art. 21, sous-art. 18, parg. (b), Règlements	Port Uchucklesit	Amende $10. Confiscation de 7 saumons sockeye.
17	Andrew Larsen	Contravention Art. 21, sous-art. 18, parg. (b), Règlements.	Port Uchucklesit	Amende $10. Confiscation de 34 saumons sockeye.
18	Itchiaro Uyede	Contravention Art. 15, sous-art. 1a, Règlements	Baie Pachena	Amende $75. Confiscation de 21 cohos et 39 livres de saumon rouge de printemps.
19	Kinjiro Nishino	Contravention Art. 24, sous-art. 7a, Règlements	Baie Deep	Amende $100. Confiscation de bateau et appareils, remis plus tard au propriétaire.
20	Louis Smith	Contravention Art. 21, sous-art. 18, Règlements	Riv. Mahata	Action déboutée.
21	Johnny Page	Contravention Art. 51, Loi des Pêcheries	Riv. Cowichan	Amende $100.00

RELEVÉ donnant les particularités relatives aux poursuites judiciaires intentées pour délits contre la Loi des Pêcheries au cours de l'année financière 1928-29—*Fin*

ARRONDISSEMENT N° 3—COLOMBIE BRITANNIQUE—*Fin*

N°s des poursuites	Noms des délinquants	Nature des délits	Lieux des délits	Résultats des poursuites
22	Johnny Page	Contravention Art. 21, sous-art. 12 b, Règlements	Riv. Cowichan	Amende $ 5.00
23	Harry H. Smith	Contravention Art. 21, sous-art. 18b, Règlements	Port Uchuklesit	Amende $10.00
24	Maynard Dubois	Contravention Art. 21, sous-art. 2, Règlements	Chenal Agamemmon	Amende $15.00
25	H. Wilson	Contravention Art. 29, sous-art. 1, Règlements	Anse Kingcome	Amende $10.00
26	Usabery Otsuka	Contravention Art. 15, sous-art. 1a, Règlements	Anse Bute	Amende $25.00
27	V. Ferrario	Contravention Art. 29, sous-art. 1, Règlements	Robson Bight	Action déboutée.
28	Alexander Nelson	Contravention Art. 21, sous-art. 18a, Règlements	Passage McKenzie	Amende $200. Confiscation de bateau à senne "Greece II" et d'appareils.
29	Kachi Hamaura	Contravention Art. 21, sous-art. 25, Règlements	Port Pender	Action déboutée.
30	Petron Sande	Contravention Art. 21, sous-art. 18, Règlements	Riv. Homalko	Amende $15.00
31	Victor Ferrario	Contravention Art. 21, sous-art. 29r, Règlements	Crique French	Amende $200.00
32	James McPherson	Contravention Art. 21, sous-art. 21, Règlements	Baie Deepwater	Amende $25.00
33	Billy Matilby	Contravention Art. 21, sous-art. 18a, Règlements	Riv. Adams	Amende $100. Confiscation du bateau à senne "R.S." Plus remis à A.B.C. Packing Co. moyennant somme supplémentaire de $500.
34	Billy Matilby	Contravention Art. 21, sous-art. 27, Règlements	Riv. Adams	Amende de $100.00
35	Billy Matilby	Contravention Art. 21, sous-art. 21, Règlements	Riv. Adams	Amende de $100.00
36	Sam Jasich	Contravention Art. 21, sous-art. 18b, Règlements	R. Little-Qualicum	Action déboutée.
37	Dan Ambrose	Contravention Art. 21, sous-art. 18a Règlements	Baie Marvins	Amende $25.00
38	Pete Mitchell	Contravention Art. 21, sous-art. 4d, Règlements	Kendrick-Arm	Amende $10.00
39	Billy Assu	Contravention Art. 21, sous-art. 21, Règlements	Baie Deepwater	Amende $200.00
40	Johnnie Ferry	Contravention Art. 21, sous-art. 21, Règlements	Baie Deepwater	Amende $200.00
41	Vance Dulcich	Contravention Art. 21, sous-art. 21, Règlements	Baie Deepwater	Amende $100.00
42	James Martin	Contravention Art. 21, sous-art. 29r, Règlements	Crique French	Amende $100.00
43	Frank Cvitanovich	Contravention Art. 21, sous-art. 29r, Règlements	Crique French	Amende $25.00
44	V. Antonja	Contravention Art. 21, sous-art. 29r, Règlements	Crique French	Amende $25.00
45	T. Nicolich	Contravention Art. 21, sous-art. 29r, Règlements	Crique French	Amende $25.00
46	F. Martin	Contravention Art. 21, sous-art. 29r, Règlements	Crique French	Amende $25.00
47	Louie Lewis	Contravention Art. 21, sous-art. 29r, Règlements	Crique French	Action déboutée.
48	Thomas Julian	Contravention Art. 21, sous-art. 29r, Règlements	Crique French	Action déboutée.
49	Basil Joe	Contravention Art. 21, sous-art. 29r, Règlements	Crique French	Action déboutée.
50	J. J. Norton	Contravention Art. 21, sous-art. 29r, Règlements	Crique French	Action déboutée.
51	T. Isogai	Contravention Art. 6, sous-art. 2, Règlements	Port Pender	Accusation retirée.
52	Y. Isogai	Contravention Art. 6, sous-art. 2, Règlements	Port Pender	Action déboutée.
53	S. Wads	Contravention Art. 6, sous-art. 2, Règlements	Port Pender	Action déboutée.
54	T. Kamori	Contravention Art. 6, sous-art. 2, Règlements	Port Pender	Amende $5.00
55	Kasuo Uyaoka	Contravention Art. 6, sous-art. 2, Règlements	Port Pender	Amende $5.00

56	Dan Assu	Contravention Art. 21, sous-art. 18, Règlements	Baie Blikinsop	Action déboutée.
57	Gilbert Cook	Contravention Art. 21, sous-art. 18, Règlements	Baie Blikinsop	Action déboutée.
58	John T. Bevis	Contravention Art. 21, sous-art. 18a, Règlements	Port Pender	Amende $10.00
59	Peter Klein	Contravention Art. 21, sous-art. 18a, Règlements	Port Pender	Amende $10.00
60	William Rouse	Contravention Art. 21, sous-art. 2, Règlements	Baie Garden	Amende $2.50
61	Fred Klein	Contravention Art. 21, sous-art. 2, Règlements	Port-Pender	Amende $1.50
62	Fred Klein	Contravention Art. 21, sous-art. 6, Règlements	Port-Pender	Amende $1.00
63	Harry Brown	Contravantion Art. 36. Loi des Pêcheries	Chutes Skutz	Action déboutée.
64	Johnny Wilson	Contravention Art. 21, sous-art. 18a, Règlements	Anse Jervis	Action déboutée.
65	Chief John	Contravention Art. 21, sous-art. 18a, Règlements	Anse Jervis	Action déboutée.
66	Christipher Harmoller	Contravention Art. 15, sous-art. 1a, Règlements	Victoria	Amende $20.00

DOMINION DU CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES POSTES

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

1929

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1929

A Son Excellence le Très Honorable Vicomte Willingdon, G.C.S.I., G.C.M.G., G.C.I.E., G.B.E., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

Qu'il plaise à votre Excellence:

J'ai l'honneur d'envoyer à Votre Excellence le rapport ci-joint du ministère des Postes du Dominion du Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 1929 et de le soumettre respectueusement.

J'ai l'honneur d'être,

de Votre Excellence, le très obéissant ssrviteur,

P. J. VENIOT,
Ministre des Postes.

Ministère des Postes,
Ottawa, le 7 octobre 1929.

TABLE DES MATIÈRES

DU

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE DES POSTES

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1929

	Page
État général indiquant le nombre de bureaux de poste établis et fermés et l'extension du service de distribution rurale	9
État général financier	9
indiquant les recettes nettes et les dépenses, les salaires du service extérieur (maîtres de poste et employés des bureaux de ville, inspecteurs des Postes et leur personnel, service postal ambulant et facteurs), états détaillés des recettes; déductions et dépenses, aussi salaires et allocations payés aux maîtres de poste à tous les bureaux de poste qui ne sont pas placés sur la base des bureaux de ville.	
Bons de poste canadiens payés et vendus	10
Bons de poste britanniques payés	10
Bons de poste payés de l'État libre d'Irlande	10
Service des mandats de poste, états détaillés	12
Caisse d'épargne des Postes, états détaillés	14
Service postal ambulant, états détaillés	15
Timbres-poste	15
Service de l'inspection, états détaillés	18
Transactions du bureau des rebuts	19
Poste aérienne	20
Division du matériel et de l'approvisionnement	21
Bureaux comptables et recettes postales brutes de chaque bureau:	
dans la province d'Ontario	22–33
" de Québec	34–43
" de la Nouvelle-Écosse	43–45
" du Nouveau-Brunswick	46–47
" de l'Ile du Prince-Édouard	48
" du Manitoba	48–51
" de la Saskatchewan	51–57
" de l'Alberta	57–61
" de la Colombie-Britannique	61–65
Yukon, Territoire du	65
Bureaux non comptables et recettes de chaque bureau	66–112

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES POSTES

1928-1929

MINISTÈRE DES POSTES,
OTTAWA, le 24 septembre 1929.

A l'honorable PIERRE J. VENIOT, LL.D., M.P.,
Ministre des Postes du Canada.

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur les opérations du ministère au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1929.

POSTE AÉRIENNE

L'extension du réseau aérien au Canada durant l'année fiscale 1928-29 s'est poursuivie aussi rapidement que le permettaient les circonstances et le travail préparatoire.

Les services Rimouski-Montréal, Montréal-Ottawa et Montréal-Toronto ont été d'une grande valeur, car ils ont accéléré l'acheminement des dépêches britanniques et étrangères par la voie du St-Laurent. Le poids total des dépêches transportées sur ces lignes a été de 112,968 livres. Les gains de temps réalisés ont été de 24 à 96 heures. On peut dire maintenant que le service des paquebots transatlantiques est presque égal à celui des paquebots partant de New-York.

La périodicité du service sur la ligne Montréal-Toronto a été augmentée. Le service est actuellement quotidien, sauf le dimanche, depuis le 1er octobre 1928. On avait l'espoir en rendant ce service plus fréquent que les gens d'affaires de ces deux villes l'utiliseraient pour accélérer l'acheminement de leurs correspondances, mais comme la distance est relativement courte, la rapidité des trains qui font ce même parcours est contraire aux avions qui ne peuvent réaliser un gain de temps très considérable. On a donc pris les dispositions pour prolonger cette ligne jusqu'à Détroit par Toronto, Hamilton, London et Windsor. En liaison avec les lignes aériennes des Etats-Unis, elle relie l'Est à l'Ouest du Canada et permet de réaliser un gain de temps considérable. Elle relie aussi l'Est du Canada au réseau postal aérien des Etats-Unis dont le point central est Chicago. Le service sur ce parcours étendu date du 15 juillet 1929.

Une ligne de Toronto à Buffalo permettant à Toronto de correspondre directement avec les services du réseau aérien des Etats-Unis a été aussi inaugurée le 15 juillet 1929.

Au mois de décembre 1928, des parcours d'essai ont été tentés entre Winnipeg et Regina et Calgary, et de Regina à Edmonton. Malgré la température qui était extrêmement défavorable on a obtenu un tel succès que le ministère prend actuellement les dispositions pour inaugurer pendant l'année en cours un service quotidien régulier entre ces endroits. Par ce service les dépêches transcontinentales arriveront à destination vingt-quatre heures plus tôt.

D'autres parcours d'essai entre Ottawa, Montréal, St. John et Halifax, tentés en janvier, février et mars 1929 ont démontré la praticabilité d'un service postal aérien entre ces endroits, mais il reste un travail préparatoire considérable à faire avant que ce projet puisse être exécuté.

Toutes ces extensions du réseau doivent être considérées comme des étapes vers le but que nous nous proposons et qui est l'établissement d'un service postal aérien de l'Atlantique au Pacifique à travers le Canada.

Réduction des taux d'affranchissement

Comme preuve de l'affection et de l'estime du Canada pour la Mère-Patrie et les autres pays de l'Empire britannique, et en vue d'encourager les relations et le commerce avec ces pays, le port à deux cents des lettres du Canada pour ces pays a été rétabli le 25 décembre 1928, et cet abaissement de taxe a resserré les liens qui les unissent au Canada.

Conformément à un arrangement conclu avec la France, le port à deux cents des lettres du Canada pour la France a été aussi établi au mois de mai 1929 en remplacement de la taxe internationale de 8 cents qui était en vigueur auparavant. Cette réduction a été faite afin d'améliorer les relations commerciales entre les deux pays. Pour sa part, la France a réduit de 50 pour cent la taxe des lettres pour le Canada, à partir du mois d'août dernier.

Les chiffres dont nous disposons indiquent que le nombre de correspondances expédiées a augmenté de trente-six pour cent durant les trois années qui ont suivi la réduction de la taxe des lettres à destination des pays de l'Empire, de quatre à trois cents, au mois de juillet 1926, et il n'y a aucun doute que les réductions susmentionnées encourageront considérablement l'échange des correspondances entre le Canada et les divers pays intéressés. L'application des nouveaux taux permettra au public et surtout aux maisons de commerce de faire annuellement une économie notable sur l'affranchissement des correspondances.

Bons de poste

Le 1er novembre 1928, un bon de poste de 10 cents a été mis en circulation pour la commodité des clients de la poste qui désirent transmettre de petites sommes et, en même temps, le bon de la catégorie de $10.00 a été retiré, car le mandat de poste de $10.00 est amplement suffisant pour les besoins du public.

Distribution des correspondances à domicile

L'année dernière le service de distribution à domicile a été établi aux bureaux suivants: Glace Bay, N.-E., Truro, N.-E., et St-Jean, P.Q.; et le service des facteurs de Toronto a été étendu aux municipalités de New-Toronto, Mimico et Mimico Beach.

Service par automobiles

En raison de la quantité croissante de correspondances recueillies dans la partie commerciale de Montréal et de Toronto, il a été nécessaire de renforcer le service des leveurs de boîtes par l'addition d'un camion-automobile. Ce véhicule est d'une construction spéciale, de manière que le public peut remettre ses correspondances directement à l'employé qui le conduit et qui en fait immédiatement le tri. On a trouvé que ce service spécial par automobiles a apporté une grande amélioration au point de vue de la levée des boîtes, dans ces deux grandes villes.

Installations mécaniques

Durant la dernière année fiscale, on a retiré un grand avantage de l'emploi des machines installées au bureau de Toronto, surtout durant la période de Noël.

Un rapport spécial que l'on prépare actuellement décrit en détail ces différentes machines dont le fonctionnement facilite et accélère la manutention des correspondances.

Des machines ont été installées l'année dernière à Montréal dans l'édifice Stephens qui est utilisé comme atelier postal en l'absence des facilités requises. L'installation de ces machines est provisoire pour qu'elles soient transportées plus tard dans un local permanent qui est d'une grande urgence pour la poste à Montréal.

Table de relevage

Le ministère a fourni à plusieurs grands bureaux des tables de relevage pour faciliter la mise des lettres dans le même sens avant d'en oblitérer les timbres. A l'aide de ces meubles le traitement des correspondances est beaucoup plus rapide.

Publicité postale

La publicité postale qui se poursuit énergiquement continue de donner des résultats satisfaisants.

Le premier but de cette publicité est d'obtenir la bonne volonté des usagers de la poste, et les résultats obtenus se résument par les observations d'un Canadien éminent qui, ayant assisté à une démonstration postale, a dit: "J'apprécie maintenant la justice des règlements postaux dont quelques-uns ne me paraissaient autrefois que des fruits de la bureaucratie".

Le second but de la publicité postale est d'instruire les usagers de la poste et d'avoir leur coopération pour le traitement de leurs correspondances, sur les points tels que: l'exactitude de l'adresse, les dépôts de bonne heure, etc. Par cette publicité éducative, nous avons obtenu des résultats remarquables. Les objets tombés en rebut sont bien moins nombreux. Le problème des dépôts de bonne heure est presque résolu et il y a eu une amélioration sensible sur tous les autres points.

En outre, par la publicité postale, une augmentation considérable des transactions s'est produite dans presque tous les services de la poste.

Assurance postale

Plus de 5,500,000 colis ont été assurés durant l'année fiscale terminée le 31 mars dernier, soit une augmentation d'environ 1,730,000 sur l'année précédente.

Au cours de l'année, le service de l'assurance a été étendu à la Belgique et aux Iles-sous-le-Vent.

Service des envois contre remboursement

Le service des envois contre remboursement augmente continuellement. 1.955,000 objets environ ont été transmis grevés de remboursements, durant l'année terminée le 31 mars 1929, soit une augmentation de plus de 225,000 sur l'année précédente.

Affranchissement payé en numéraire

Durant l'année qui nous intéresse, le système d'affranchissement en numéraire par lequel les colis sont affranchis au moyen de machines enregistreuses a été étendu aux paquets de la troisième classe. Cet affranchissement mécanique facilite la manipulation et l'expédition des paquets de cette classe déposés aux grands centres où il y a beaucoup d'envois par la poste et, sans aucun doute, il sera beaucoup apprécié par les firmes commerciales du pays.

Le câble du pacifique

Comme résultat des recommandations faites par la Conférence impériale du Câble et du Télégraphe sans fil, qui siégea à Londres du mois de janvier au mois de juin 1928, pour discuter la situation commerciale des câbles de l'Empire par suite de la concurrence toujours croissante que leur fait la télégraphie sans fil, il fut décidé de disposer des câbles du Pacifique et des Indes occidentales en faveur de la "Imperial and International Communications Company" formée pour prendre charge de tous les câbles de l'Empire et louer ses télégraphes sans fil directionnels. Une loi fut passée à cet effet en Grande-Bretagne au mois de février 1929 et le Parlement canadien approuva cette décision par une loi sanctionnée en juin 1929.

Comité consultatif du câble et du télégraphe sans fil

Conformément aux recommandations de la Conférence impériale du Câble et du Télégraphe sans fil, il a été décidé de former un comité consultatif relativement aux communications télégraphiques.

Ce comité, dénommé: "The Imperial Communications Advisory Committee" se compose d'un représentant du Canada et de chacun des autres gouvernements de l'Empire. Il s'occupe de l'administration de la nouvelle "Imperial and International Communications Company" et il est en particulier responsable de la création des nouveaux services, de la suppression des services existants, des changements de taux et de la répartition du trafic entre les diverses lignes.

Une des principales caractéristiques du projet de la Conférence impériale du Câble et du Télégraphe sans fil est la fixation d'une somme convenue de recettes nettes qui sera disponible pour les besoins de la compagnie des communications. Cinquante pour cent de toutes recettes nettes excédant cette somme convenue doit être appliqué à la réduction des taux ou à d'autres fins approuvées par le Comité consultatif.

État financier du ministère

Les recettes brutes de l'année indiquent une augmentation de $1,321,437.62 sur celles de l'année dernière. Toutefois, de ces recettes, la somme de $633,446.71 a été appliquée au paiement d'une augmentation de salaire aux maîtres de poste ruraux, par suite de la décision du Gouvernement qui prévoit que le pourcentage payé à ces maîtres de poste sur les premières recettes de $1,000, doit être élevé de 50 à 70 pour cent et le salaire minimum, de $60.00 à $100.00, à partir du 1er avril 1928. Il est également prévu en vertu d'une autre décision que la rémunération de ces fonctionnaires ne doit pas être moindre que celle qu'ils ont touchée au cours de l'année fiscale 1926-27 sauf dans les cas où l'on aura constaté que le travail du bureau a subi une certaine réduction. N'eût été de ces décisions, le déficit aurait diminué en conséquence.

D'autre part, si le ministère des Postes avait été indemnisé de ses frais imposés à cause du privilège de franchise dont jouissent les divers ministères du Gouvernement, autres que celui des Postes, les recettes auraient augmenté de $750,000 de plus, ce qui aurait réduit le déficit d'autant.

Les dépenses de l'année indiquent une augmentation de $1,103,862.53. De cette somme environ $200,000 ont été appliqués au paiement de l'augmentation statutaire des salaires approuvée par la Commission du Service civil; environ $200,000 ont servi à couvrir les frais du service supplémentaire et le salaire des employés engagés temporairement, la plupart en conséquence de l'épidémie d'influenza qui sévissait aux mois de novembre et décembre 1928; environ $200,000 ont été employés au développement des facilités de la poste aérienne, et le reste représente les frais occasionnés par l'accroissement du trafic et l'amélioration du service postal.

Les états sommaires relatifs aux diverses divisions du ministère sont ci-après.

L. J. GABOURY,
Sous-Ministre des Postes.

BUREAUX DE POSTE

ÉTAT indiquant le nombre des bureaux de poste en activité dans les différentes provinces du Dominion, le 31 mars 1928, le nombre des bureaux établis et le nombre de ceux fermés pendant l'exercice du 1er avril 1928 au 31 mars 1929, et le nombre des bureaux en activité le 31 mars 1929.

Province	Nombre des bureaux de poste en activité à la fin de l'exercice de 1928	Nombre des bureaux de poste établis du 1er avril 1928 au 31 mars 1929	Nombre des bureaux de poste fermés du 1er avril 1928 au 31 mars 1929	Nombre des bureaux de poste en activité le 31 mars 1929
Ontario	2,604	32	50	2,586
Québec	2,514	48	34	2,528
Nouvelle-Ecosse	1,771	16	17	1,770
Nouveau-Brunswick	1,114	9	44	1,079
Ile du Prince-Edouard	128	–	1	127
Colombie britannique	866	20	10	876
Manitoba	817	10	11	816
Alberta	1,200	28	39	1,189
Saskatchewan	1,428	23	28	1,423
Yukon	20	–	–	20
Territoires du Nord-Ouest	16	–	–	16
Totaux	12,478	186	234	12,430

Nombre total des bureaux de poste en activité le 31 mars 1928	12,478
Nombre total des bureaux de poste en activité le 31 mars 1929	12,430
Diminution nette	48
Nombre des bureaux de poste établis du 1er avril 1928 au 31 mars 1929	186
Nombre des bureaux de poste fermés du 1er avril 1928 au 31 mars 1929	234

DISTRIBUTION RURALE DES CORRESPONDANCES

Au cours de l'année, le ministère s'est occupé de toutes les demandes d'établissement de routes postales rurales qu'il a reçues. Un nombre considérable de nouvelles routes ont été établies et l'on va continuer de pourvoir d'un service de distribution les districts ruraux suffisamment peuplés et où les voies de communications et autres moyens sont favorables.

ÉTAT GÉNÉRAL FINANCIER, 1928-1929

Les recettes nettes pour l'exercice se sont élevées à $31,170,904.31 et les dépenses à $33,483,058.50, soit une augmentation de $641,749.55 des recettes nettes et de $1,103,862.85 des dépenses.

Les dépenses pour l'exercice excèdent les recettes de $2,312,154.19. Toutefois, si le ministère des Postes avait été indemnisé pour les dépenses que lui impose le privilège du transport en franchise des correspondances des divers ministères du Gouvernement, les recettes auraient indiqué une augmentation de $750,000 de plus, ce qui aurait diminué d'autant le déficit.

RECETTES

Timbres, cartes postales, etc., vendus		$26,475,541 30
Taxe payée en numéraire	Journaux	1,651,898 84
	Imprimés	1,270,047 28
	Objets affranchis mécaniquement	1,630,549 77
	Colis	3,857,759 57
Loyer de cases et tiroirs postaux		336,213 07
Droits perçus (mandats de poste)		1,594,212 65

RECETTES—*Fin*

Droits perçus (bons de poste)	184,309 07
Profit sur la manipulation des mandats de poste d'autres pays	38,347 94
Profit sur la manipulation des bons de poste britanniques	2,649 21
Commission reçue de la Grande-Bretagne sur les bons de poste	753 64
Port des colis venant d'autres pays	497,911 24
Frais de transit de la correspondance étrangère	256,242 46
Profit provenant de l'exploitation du câble du Pacifique pour l'année terminée le 31 décembre 1928	40,384 78
Mandats de poste périmés, c'est-à-dire mandats de poste émis entre le 1er janvier et le 31 décembre 1927, dont le paiement n'avait pas été réclamé au 31 décembre 1928	7,659 64
Recettes provenant de la vente des boîtes de distribution rurale	32,930 00
Recettes diverses	21,686 72
	$37,899,097 18

DÉDUCTIONS

Rémunération des maîtres de poste:		
Salaire, y compris la commission sur la location des cases et le droit perçu sur les mandats de poste	$ 5,377,070 79	
Allocations: Service de nuit	138,761 81	
Allocations: Service d'acheminement	198,439 46	
Allocations: Loyer	464,751 85	
Commission pour le service des bons de poste	45,184 87	
Escompte alloué aux vendeurs de timbres-poste et aux maîtres de poste et rémunération des messagers exprès	299,620 79	
Pertes provenant d'incendies, vols, etc	4,522 89	
Balance de commission payée aux autres pays (service des mandats de poste)	31,692 95	
Taxe des colis à destination d'autres pays	123,816 68	
Frais de transit de la correspondance à destination d'autres pays	9,408 04	
Indemnité pour perte de colis assurés	34,922 74	
		6,728,192 87
		$31,170,904 31

ÉTAT DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1929

TRANSPORT DES CORRESPONDANCES—		
Service postal ambulant	$ 7,503,429 59	
Services maritimes	534,147 20	
Service aérien	272,403 54	
Services par voies territoriales ordinaires	6,413,418 93	
Sacs pour les correspondances, etc. (achats et réparations)	284,140 88	
		$15,007,540 14
APPOINTEMENTS		17,166,588 76
DIVERS—		
Timbres-poste, etc	$ 257,935 93	
Commission aux maîtres de poste	5,835 16	
Frais de voyage	72,954 20	
Impressions, fournitures et publicité	431,645 43	
Diverses	328,968 62	
Service de renseignements télégraphiques pour les Iles de la Madeleine	855 02	
Traitement de M. L. Pacaud	1,500 00	
Câble des Indes occidentales	17,868 88	
Achat de boîtes rurales	42,198 87	
		$ 1,159,762 11
YUKON		149,167 49
Total		$33,483 058 50

Bons de poste.—Durant l'exercice on a payé 7,912,970 bons de poste s'élevant à une valeur de $16,670,112.22, soit une augmentation sur l'exercice précédant de 422,801 en nombre et une diminution de $3,520.36 en valeur. Les recettes provenant de la vente des bons de poste se sont élevées à $184,309.07.

Le 1er novembre 1928, des bons d'une catégorie de 10 cents ont été mis en circulation.

Les bons de poste britanniques ont été payés comme suit: nombre 73,899; valeur $194,353.92. Augmentations en nombre 946 et en valeur $1,536.00.

Les bons de poste de l'Etat libre d'Irlande ont été payés comme suit: Nombre, 802; valeur $1,979.04.

Le tableau suivant indique les recettes nettes, les dépenses et le déficit ou le surplus, selon le cas, du ministère des Postes, pour chaque exercice depuis la Confédération.

Exercice	Recettes nettes	Dépenses	Déficit	Surplus
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1868	808,857 84	785,298 55	.....	13,559 29
1869	758,182 03	864,954 55	106,772 52	
1870	788,904 78	933,398 67	144,493 89	
1871	803,637 17	994,876 00	191,238 83	
1872	916,418 34	1,092,519 03	176,100 69	
1873	1,093,516 07	1,240,135 95	146,619 88	
1874	1,151,269 83	1,370,542 41	219,272 58	
1875	1,172,381 38	1,509,113 29	336,731 91	
1876	1,106,736 74	1,581,608 72	474,871 98	
1877	1,120,224 26	1,694,708 18	574,483 92	
1878	1,224,912 17	1,715,255 36	490,343 19	
1879	1,117,364 50	1,750,267 17	632,902 67	
1880	1,179,677 89	1,818,271 05	638,593 16	
1881	1,344,969 85	1,876,657 96	531,688 11	
1882	1,543,309 21	1,980,567 25	437,258 04	
1883	1,753,079 22	2,176,089 09	423,009 87	
1884	1,712,318 85	2,312,965 27	600,646 42	
1885	1,790,494 90	2,488,315 36	697,820 46	
1886	1,852,155 00	2,763,186 41	911,031 41	
1887	1,964,062 17	2,818,907 22	854,845 05	
1888	2,322,728 68	2,889,728 59	566,999 91	
1889	2,220,503 66	2,982,321 48	761,817 82	
1890	2,357,388 95	3,074,469 91	717,080 96	
1891	2,515,823 44	3,161,675 72	645,852 28	
1892	2,652,745 79	3,316,120 03	663,374 24	
1893	2,773,507 71	3,421,203 17	647,695 46	
1894	2,809,341 06	3,517,261 31	707,920 25	
1895	2,792,789 64	3,593,647 47	800,857 83	
1896	2,971,652 93	3,752,805 12	781,152 19	
1897	3,202,938 42	3,789,478 34	586,539 92	
1898	3,527,809 69	3,575,411 99	47,602 30	
1899	3,182,930 92	3,581,488 71	398,917 79	
1900	3,183,984 17	3,645,646 04	461,661 87	
1901	3,421,192 19	3,837,376 18	416,183 99	
1902	3,888,126 10	3,883,016 96	.....	5,109 14
1903	3,366,127 75	3,970,859 64	.....	395,268 11
1904	4,652,324 74	4,347,540 84	.....	304,783 99
1905	5,125,372 67	4,634,527 78	.....	490,844 89
1906	5,933,342 53	4,921,577 22	.....	1,011,765 31
1907	5,061,858 93	3,979,557 34	.....	1,082,301 59
1908	7,107,756 38	6,005,929 74	.....	1,101,826 64
1909	7,401,623 93	6,592,386 40	.....	809,237 53
1910	7,958,547 72	7,215,337 47	.....	743,210 25
1911	9,146,952 47	7,954,222 79	.....	1,192,729 68
1912	10,482,255 39	9,172,035 47	.....	1,310,219 92
1913	12,060,476 43	10,882,804 57	.....	1,177,671 86
1914	12,956,216 42	12,822,058 44	.....	134,157 08
1915	13,046,649 57	15,961,191 47	2,914,541 90	
1916	18,858,409 93	16,009,138 77	.....	2,849,271 16
1917	20,902,384 46	16,300,578 65	.....	4,601,805 81
1918	21,345,394 48	18,046,557 90	.....	3,298,836 58
1919	21,602,712 65	19,273,583 94	.....	2,329,128 71
1920	24,449,916 97	20,774,385 20	.....	3,675,531 77
1921	26,331,118 97	24,661,262 26	.....	1,669,856 71
1922	26,554,538 24	28,121,425 07	1,566,886 53	
1923	29,262,232 78	27,794,502 89	.....	1,467,730 89
1924	29,100,491 92	28,305,936 57	.....	794,555 35
1925	28,581,992 87	29,873,802 40	1,291,809 53	.....
1926	31,034,464 22	30,499,685 74	.....	524,778 48
1927	29,378,696 55	31,007,698 04	1,629,001 49	
1928	30,529,154 76	32,379,195 65	1,850,040 89	
1929	31,170,904 31	33,483,058 50	2,312,154 19	

SERVICE DES MANDATS DE POSTE

Le nombre des bureaux de mandats de poste en activité le 31 mars 1929 était de 6,066, soit une augmentation de 143 sur l'exercice précédent.

Le nombre total des mandats de poste émis durant l'exercice a été de 17,210,316 au lieu de 17,505,563 pour l'exercice précédent. Le montant total a été de $203,129,237.42 au lieu de $200,773,402.76 pour l'exercice précédent.

15,163,211 des mandats émis durant l'exercice pour la somme de $179, 833,099.52 étaient payables dans l'intérieur du Dominion du Canada.

2,047,105 pour la somme de $23,296,137.90 étaient payables à l'étranger.

Le nombre des mandats émis à l'étranger et payables au Canada a été de 878,526 pour une somme totale de $14,096,026.89.

Le nombre des mandats émis au Canada sur les Etats-Unis a été de 1,341,503 d'une valeur de $14,157,949.91.

Le nombre des mandats émis aux Etats-Unis sur le Canada a été de 767,142 d'une valeur de $12,301,591.51.

L'état suivant indique le nombre et la valeur des mandats de poste canadiens payés aux États-Unis:

	Nombre Exercice 1928	Montant Exercice 1928	Nombre Exercice 1929	Montant Exercice 1929
Mandats de poste	1,387,685	$14,302,609 31	1,341,503	$14,157,949 91

La valeur moyenne des mandats de poste émis durant l'exercice a été de $11.80 et la commission moyenne reçue du public a été de 9 cents 26.

TABLEAU analytique du service des mandats de poste au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1929

——	Nombre de mandats	Montant	Total
		$ c.	$ c.
Montant et nombre totaux des mandats de poste émis dans:			
Ontario	4,674,538	53,392,573 06	
Québec	2,614,493	27,915,321 86	
Nouvelle-Ecosse	1,082,210	11,755,770 48	
Nouveau-Brunswick	658,700	7,508,412 35	
Ile du Prince-Edouard	133,302	1,577,370 18	
Manitoba	1,240,124	14,362,603 87	
Saskatchewan	3,280,063	41,087,022 02	
Alberta	2,149,257	28,505,695 28	
Colombie britannique	1,365,931	16,764,170 70	
Yukon	11,698	260,297 62	
Montant et nombre totaux des mandats de poste émis	17,210,316	203,129,237 42	
Montant et nombre totaux des mandats de poste payés dans:			
Ontario	4,929,503	55,864,337 85	
Québec	2,372,736	27,166,301 60	
Nouvelle-Ecosse	641,589	8,123,643 86	
Nouveau-Brunswick	1,045,897	11,896,720 14	
Ile du Prince-Edouard	50,295	922,183 41	
Manitoba	3,462,363	39,171,977 60	
Saskatchewan	1,957,848	24,484,599 27	
Alberta	767,880	13,610,889 37	
Colombie britannique	699,147	11,162,557 42	
Yukon	1,447	36,509 21	
Montant et nombre totaux des mandats de poste payés	15,928,705	192,439,719 73	
Montant total des mandats de poste émis et payés	.....	.....	395,568,957 15

ÉCHANGE DES MANDATS DE POSTE entre le Dominion du Canada et les autres pays pour les exercices 1927-28 et 1928-29

Pays	Emis au Canada				Payables au Canada			
	Nombre 1928	Nombre 1929	Montant 1928	Montant 1929	Nombre 1928	Nombre 1929	Montant 1928	Montant 1929
			$ c.	$ c.			$ c.	$ c.
Autriche*	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bahama	95	126	758 61	1,310 98	82	117	649 70	1,060 27
Barbade	1,098	1,049	14,126 99	14,146 56	186	273	1,266 76	2,299 07
Belgique	3,982	5,059	72,091 27	93,565 78	374	941	9,478 43	14,231 35
Bermudes	259	331	3,628 27	4,534 71	3,261	2,964	38,458 65	34,467 39
Guyane britannique	289	330	2,665 06	3,374 49	284	224	1,716 84	2,116 39
Honduras britannique	28	18	234 37	214 58	153	140	1,427 25	1,545 81
Chine	896	1,057	14,528 80	17,196 59	103	103	1,402 56	1,028 43
Tchécoslovaquie	21,238	26,402	1,046,413 55	1,273,735 31	95	122	3,296 45	5,524 72
Danemark	2,191	3,195	136,459 81	83,534 82	434	585	14,844 67	19,584 78
Fidji	17	16	58 03	332 02	15	12	258 58	216 22
Finlande	2,819	3,337	105,040 83	112,854 82	16	28	630 12	963 00
France	14,209	15,592	91,809 78	111,341 82	773	811	9,216 65	12,770 61
Allemagne	6,839	7,887	123,420 83	143,809 61	1,121	1,476	43,631 21	60,260 34
Grande-Bretagne et Nord de l'Irlande	549,373	550,504	4,940,218 11	5,142,766 62	50,030	49,138	1,023,506 22	976,234 09
Grenade	94	106	722 50	948 81	36	41	241 57	224 97
Hollande	2,599	2,698	44,337 45	51,827 86	457	477	11,097 44	12,120 61
Hong Kong	240	238	4,007 58	4,184 70	127	136	2,2[illegible]3 92	1,960 40
Hongrie*	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Islande†	.....	111	.....	1,207 25	.....	13	.....	875 19
Etat libre d'Irlande	10,901	11,173	134,598 52	136,737 34	1,237	1,210	16,827 68	16,377 99
Italie	11,191	11,528	302,089 47	291,448 55	776	623	67,615 77	51,034 03
Jamaique	658	705	8,380 02	8,607 45	50	72	1,011 26	1,178 21
Japon	10,286	10,315	425,130 78	406,392 44	358	359	14,860 38	12,785 26
Jugoslavie	2,401	2,634	109,543 62	108,852 59	17	24	959 47	1,462 10
Iles sous le vent	418	522	3,277 22	4,338 01	340	431	3,467 59	3,637 57
Mexique	124	156	2,534 98	3,075 72	10	7	358 85	54 72
Terre-Neuve	10,637	11,032	227,941 25	237,897 51	39,108	43,591	354,785 94	393,479 14
Nouvelles-Galles du Sud	1,349	1,464	17,623 05	17,736 14	1,369	1,370	22,645 39	22,542 20
Nouvelle-Zélande	1,198	1,240	15,110 59	18,599 76	1,702	1,681	2[illegible],746 62	24,670 20
Norvège	7,112	8,155	233,562 22	266,719 28	384	397	13,415 41	15,398 47
Pologne	13,811	16,084	248,946 12	284,541 79	164	524	11,212 20	35,034 60
Queensland	322	382	2,494 50	2,997 35	289	286	5,455 15	4,596 39
Ste-Lucie	46	47	249 44	150 93	73	59	335 17	400 47
St-Vincent	197	173	2,149 22	1,737 38	153	164	1,093 10	1,858 87
Australie méridionale	190	212	2,455 07	2,508 71	198	193	1,956 81	2,232 49
Suède	7,616	7,260	200,617 48	221,630 92	347	381	14,223 57	15,781 33
Suisse	1,556	1,963	25,979 62	35,510 57	324	339	9,008 81	10,984 75
Tasmanie	299	267	1,772 03	1,530 49	76	58	944 75	636 57
Trinité	322	421	4,426 54	4,935 87	487	516	3,958 84	4,291 04
Union de l'Afrique du Sud	1,185	1,156	12,720 74	12,268 20	625	649	16,379 91	16,429 18
Etats-Unis	1,387,685	1,341,503	14,302,609 31	14,157,949 91	811,467	767,142	13,634,081 79	12,301,591 51
Victoria	493	521	6,038 48	6,603 17	738	649	10,816 70	9,441 91
Australie occidentale	147	136	2,594 80	2,480 49	193	200	2,662 40	2,644 25
	2,075,510	2,047,105	22,893,366 91	23,296,137 90	918,032	878,526	15,398,180 58	14,096,026 89

†Le service direct avec l'Islande a commencé le 1er octobre 1928.
*Y compris les possessions britanniques et certains pays étrangers entre lesquels et le Canada il n'y a pas d'échange direct de mandats de poste.

TABLEAU des opérations générales du service des mandats de poste du Dominion du Canada durant les sept derniers exercices

Année	Nombre des bureaux de mandats	Nombre total des mandats émis	Montant total des mandats émis	Lieu de paiement		Montant des mandats émis dans d'autres pays, payables au Canada	Recettes brutes provenant des droits sur les mandats et profit sur les échanges étrangers, etc.
				Au Canada	En d'autres pays		
			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1923	5,337	11,098,222	143,055,119 94	126,617,350 07	16,437,769 87	8,986,040 85	1,180,957 45
1924	5,471	12,561,490	159,855,114 97	141,620,371 55	18,234,743 42	13,508,395 70	1,364,110 53
1925	5,578	13,435,448	163,519,320 27	145,769,761 11	17,749,559 16	13,957,612 78	1,388,293 96
1926	5,706	14,784,230	177,840,231 31	158,844,831 37	18,995,399 94	15,600,917 28	1,509,166 98
1927	5,797	15,760,994	188,219,776 72	167,206,858 83	21,012,917 89	15,532,673 30	1,605,845 84
1928	5,923	17,505,563	200,773,402 76	177,880,035 85	22,893,366 91	15,398,180 58	1,600,731 34
1929	6,066	17,210,316	203,129,237 42	179,833,099 52	23,296,137 90	14,096,026 89	1,640,220 23

CAISSE D'ÉPARGNE DES POSTES

La balance totale au crédit des déposants à la date du 31 mars 1929 était de 28,375,769.74, soit une augmentation durant l'exercice de $4,912,559.83. La moyenne au crédit de chaque déposant était de $332.14, comparaison faite avec $301.39 au 31 mars 1928.

Les nouveaux comptes ouverts durant l'exercice ont été de 15,266 et 7,682 comptes ont été fermés, ce qui fait que les comptes ouverts à la fin de l'exercice étaient au nombre de 85,433 ou une augmentation de 7,584.

Le nombre de dépôts a été de 53,985 et le montant total de $2,910,146,98. La moyenne du montant de chaque dépôt a été de $53.91, comparaison faite avec $52.76 pour l'exercice précédent.

9,331 comptes dont la balance totale créditrice s'élevait à $5,679,894.69 ont été transférés de l'agence de la caisse d'épargne du gouvernement du Dominion comme suit:

Bureau	Nombre de comptes	Montant
		$ c.
Charlottetown, I. P.-E.	2,895	1,411,355 26
Halifax, N.-E.	2,576	1,621.974 95
St. John, N.-B.	3,860	2,646,564 48
Totaux	9,331	5,679,894 69

Il y a eu 43,051 retraits s'élevant à $4,519,506.99, dont 30,419 s'élevant à $570,230.43 ont été payés à vue et 12,632 retraits s'élevant à $3,949,276.56 ont été faits par chèques. La moyenne des retraits à vue a été de $18.75, comparaison faite avec $16.56 de l'année précédente et celle des retraits par chèques $312.64 comparée à $278.34 l'année précédente.

Les transferts de la caisse d'épargne des Postes de la Grande-Bretagne (compris dans les dépôts) ont été de 217 et se sont élevés à $71,978.46. Les dépôts transférés à la caisse d'épargne des Postes de la Grande-Bretagne (compris dans les remboursements par chèques) ont été de 59 et se sont élevés à $33,824.85.

L'intérêt payé aux déposants durant l'exercice s'est élevé à $32,487.72 et l'intérêt accru ajouté au principal a été de $809,537.43, ce qui fait un total de $842,025.15.

Le nombre des bureaux autorisés à transiger des affaires a diminué de 1,355 à 1,348.

Les réclamations de fonds dus aux déposants décédés et aliénés, examinées et réglées d'une manière définitive, se sont élevées à 620.

Au cours de l'exercice, le maximum du retrait à vue a été porté de $25 à $50, et la taxe de .20 cents pour le renouvellement des livrets a été supprimée.

ÉTAT des opérations de la caisse d'épargne des Postes pour l'exercice terminé le 31 mars 1929 et du montant dû aux déposants à cette date, dressé conformément aux Statuts revisés du Canada, 1927, chapitre 15, article 16.

	$ c.		$ c.
Solde dû aux déposants au 31 mars 1928	23,463,209 91	Remboursements aux déposants durant l'exercice, par chèques	3,949,276 56
Dépôts reçus durant l'exercice	2,910,146 98	Retraits à vue	570,230 43
Montant transféré de la caisse d'épargne du gouvernement du Dominion	5,679,894 69	Solde dû aux déposants au 31 mars 1929	28,375,769 74
Intérêt alloué aux déposants durant l'exercice conformément au statut	842,025 15		
	32,895,276 73		32,895,276 73

SERVICE DES TIMBRES-POSTE

L'émission des timbres-poste au cours de l'exercice 1928-29 indique une augmentation de $393,661.74 sur celle de l'exercice précédent.

Exercice 1928–29	$26,596,420 52
Exercice 1927–28	26,202,758 78
Augmentation	393,661 74

SERVICE POSTAL AMBULANT

ÉTAT indiquant le total des salaires et des indemnités de route des commis ambulants, durant l'exercice 1928-29, comparaison faite avec l'exercice précédent, 1927-28.

Exercice	Salaires	Augmentation	Indemnités de route	Augmentation
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1927–28	2,264,796 84	102,412 38	555,155 24	8,349 56
1928–29	2,290,915 54	26,118 70	559,064 32	3,909 08

CHANGEMENTS FAITS AUX SERVICES EN EXISTENCE

Pendant l'exercice on a fait les augmentations et les changements suivants dans la fréquence du service postal ambublant.

Chemin de fer	Terminus	Distance en milles	Détails
National Canadien	Winnipeg - Swan River - Prince Albert.	555	Service par W. P. augmenté de trois à cinq fois par semaine dans chaque direction.
" "	Neepawa-Kelwood	28	Service par W. B. remplacé par service W. P. bi-hebdomadaire.
" "	Tisdale-Prince Albert	88	Service par W. B. remplacé par service W. P. bi-hebdomadaire.
" "	Hudson Bay Jct.–The Pas	88	Service par W. B. augmenté de trois à cinq fois par semaine dans chaque direction.
" "	Sarnia–Sarnia Border	2	Service additionnel par W. B. quotidien, sauf le dimanche, dans une seule direction.
" "	Eldersley–Prince Albert	98	Service par W. B. hebdomadaire, dans chaque direction.
" "	Elsas–Hornepayne	113	Service par W. B. augmenté de tri-hebdomadaire à quotidien sauf le dimanhce dans chaque direction.
" "	Radville–Moose Jaw	88	Service par W. P. tri-hebdomadaire remplacé par Service W. B., même fréquence.
" "	Radville–Avonlea	52	Service par W. P. tri-hebdomadaire remplacé par service W. B. quotidien, sauf le dimanche, dans chaque direction.
" "	Niagara Falls-Suspension Bridge	1	Service additionnel par W. B. quotidien, sauf le dimanche, dans une seule direction.

CHANGEMENTS FAITS AUX SERVICES EN EXISTENCE—*suite*

Chemin de fer	Terminus	Distance en milles	Détails
National Canadien	La Malbaie–Québec	88	Service additionnel par W.B. hebdomadaire, dans une seule direction.
" "	Sydney-Truro	225	Service additionnel par W.B. hebdomadaire dans chaque direction.
" "	Halifax–Truro	64	Service additionnel par W. B. hebdomadaire dans une seule direction.
Cape Breton El	Sydney–Glace Bay	14	Service additionel par W. B. hebdomadaire dans une seule direction.
Northern Pac	Pembina–Winnipeg	65	Service par W. P. quotidien remplacé par service W. B., même fréquence.
National Canadien	Saskatoon–North Battleford	96	Service additionnel par W.B. quotidien, sauf le dimanche, dans chaque direction.
" "	Prince-Albert–North Battleford	131	Service par W. B. tri-hebdomadaire remplacé par Service W. P., même fréquence.
" "	Regina–Moose Jaw	43	Service par W. B. augmenté de 4 à 6 fois par semaine, dans une seule direction.
Pacifique Canadien	Medicine Hat–Arrowhead	150	Service par W. B. augmenté de bi-hebdomadaire à tri-hebdomadaire, dans chaque direction.
E. D. & B.C	Spirit River–Wembley	70	Service par W. B. bi-hebdomadaire dans chaque direction remplacé par Service W. P., même fréquence.
Pacifique Canadien	Lauder–Alida	54	Service par W. B. augmenté de bi-hebdomadaire à tri-hebdomaire, dans chaque direction.
National Canadien	Montréal–Toronto	334	Service additionnel par W.B. hebdomadaire, dans une seule direction.
" "	Evansburg–Stony Plain	44	Service additionnel par W.B. tri-hebdomadaire, dans une seule direction.
" "	Grassdale–Weyburn	9	Service additionnel par W.B. tri-hebdomadaire, dans une seule direction.
" "	St-Paul de Metis–Edmonton	127	Service par W. B. tri-hebdomadaire remplacé par W. P., même fréquence.
" "	Edson–Evansburg	62	Service additionnel par W.B. tri-hebdomadaire, dans une seule direction.
" "	Bridgewater-Liverpool	31	Service additionnel par W.B. quotidien, sauf le dimanche, dans chaque direction.
Pacifique Canadien	Lacombe–Breton	71	Service par W. B. augmenté de bi-hebdomadaire à tri-hebdomadaire, dans chaque direction.
A. & G. W. (P.V.)	Edmonton–Busby	40	Service additionnel par W.B. bi-hebdomadaire, dans chaque direction.
T., H. & B	Smithville–Dunnville	15	Service additionnel par W.B. quotidien, sauf le dimanche, dans une seule direction.
International	Winnipeg–Swan River	293	Service additionnel par W. P. hebdomadaire, dans chaque direction.
National Canadien	Swan River–Hudson Bay Jct	101	Service additionnel par W.B. hebdomadaire, dans chaque direction.

CHANGEMENTS FAITS AUX SERVICES EN EXISTENCE—*suite*

Chemin de fer	Terminus	Distance en milles	Détails
National Canadien	Hudson Bay Jct.–The Pas	88	Service par W. B. augmenté de 5 à 6 fois par semaine, dans chaque direction.
A. C. & H. B	Hearst–Jogues	8	Service additionnel par W.B. augmenté de une fois par semaine à tri-hebdomadaire, dans chaque direction.
National Canadien	Saskatoon–Prince Albert	87	Service additionnel par W.B. hebdomadaire, dans une seule direction.
National Canadien	Edmundston–Tourville	124	Service par W. B. augmenté de tri-hebdomadaire à quotidien, sauf le dimanche, dans chaque direction.

Au cours de l'exercice 1928-29, la poste a employé des chemins de fer sur un parcours additionnel de 464 milles pour le transport des dépêches, et sur un parcours total de 38,530, au 31 mars 1929.

Chemins de fer	Terminus	Distance en milles	Détails
National Canadien	St. Paul de Metis–Elk Point	20	Service par W. B. tri-hebdomadaire, dans chaque direction.
Hudson Bay	Pikwitonei–Gillam	113	Service par W. B. hebdomadaire, dans chaque direction.
Pacifique Canadien	Lacombe–Breton	71	Service par W. B. bi-hebdomadaire, dans chaque direction.
National Canadien	Loverna–Hemaruka	51	Service par W. B. tri-hebdomadaire, dans chaque direction.
" "	Ess-Creek–Crerar	2	Service par W. B. tri-hebdomadaire, dans chaque direction.
Pacifique Canadien	Broadacres–Kerrobert	13	Service par W. B. bi-hebdomadaire, dans chaque direction.
" "	Melfort–Gronlid	18	Service par W. B. tri-hebdomadaire, dans chaque direction.
Nipissing Central	Rouyn–Noranda	1	Service par W. B. quotidien, sauf le dimanche, dans chaque direction.
Pacifique Canadien	Clandonald–Willingdon	65	Service par W. B. tri-hebdomadaire, dans chaque direction.
Hudson Bay	Gillam–Amery	29	Service par W. B. hebdomadaire, dans chaque direction.
National Canadien	Weyburn–Radville	25	Service par W. B. tri-hebdomadaire, dans une seule direction.
Central Canada	Whitelaw–Fairview	13	Service par W. B. bi-hebdomadaire, dans chaque direction.
National Canadien	Gabriel Jct.–Bonnyville	37	Service par W. B. tri-hebdomadaire, dans chaque direction.
Ed. Dunv. & B.C	Wembley–Hythe	23	Service par W. B. bi-hebdomadaire, dans chaque direction.
		501	

CHANGEMENTS FAITS AUX SERVICES EN EXISTENCE—*suite et fin*

Chemin de fer	Terminus	Distance en milles	Détails
National Canadien	Brockville–Ottawa	24	Service par W. B. quotidien dans une seule direction, supprimé.
Pac. Gt. Eastern	North Vancouver–Dunderave	5	Service par W. B. deux fois par jour, dans chaque direction, supprimé.
" "	Dunderave–Whycliffe	8	Service par W. B. quotidien, dans chaque direction, supprimé.
		464	

ÉTAT COMPARATIF du service postal ambulant durant les exercices 1927-28 et 1928-29

Date	Milles de chemins de fer en exploitation sur lesquels les dépêches sont transportées	Wagons-poste, service quotidien. Parcours en milles	Wagons à bagages, service quotidien Parcours en milles	Parcours total	
				Quotidien	Annuel
1928–1929	38,530	70,641	63,918	134,559	42,116,967
1927–1928	38,066	70,395	60,528	130,923	40,978,977
	464	246	3,390	3,636	1,137,990

SERVICE DE L'INSPECTION

1. Nombre de réclamations reçues relatives aux objets perdus ou traités irrégulièrement..... 357,108
Nombre de réclamations réglées d'une manière satisfaisante..... 245,769
Nombre de réclamations dont l'enquête se poursuit..... 17,717

PERTES D'OBJETS RECOMMANDÉS

2. (a) *Correspondances domestiques—*

	Nombre	Montant		
Nombre d'objets recommandés pour lesquels une indemnité a été payée			247	
Montant des indemnités payées				$ 2,641 51
Cause:				
Soustraction	34	$ 479 30		
Avarie	12	81 00		
Perte	64	644 86		
Incendie	12	210 00		
Vol:				
Gare Union, Toronto, 19 juin 1928	28	337 20		
Jonction de Romford, Ont., 8 août 1928	78	702 53		
Autres cas	2	9 00		
Déraillement (Nipigon, Ont)	17	177 62		
				2,641 51
Perçu des employés responsables		325 60		
Reçu du fonds de garantie		459 29		
Payé par le ministère		1,856 62		
				2,641 51

(b) *Correspondances internationales—*

Nombre d'objets recommandés perdus dans les pays étrangers, pour lesquels une indemnité a été payée pour le compte des administrations responsables	34	
Montant des indemnités payées pour le compte des administrations étrangères et remboursées par elles		$282 43
Nombre d'objets recommandés d'origine étrangère et perdus au Canada	14	
Montant des indemnités payées		$97 82
Reçu du fonds de garantie	$ 21 65	
Payé par le ministère	24 33	
Perçu des employés	51 84	
		$97 82
Nombre d'objets recommandés déposés au Canada, adressés aux pays étrangers et perdus au Canada (vol)	2	
Montant des indemnités payées		$10 15
Payées par le ministère	$10 15	

COLIS ASSURÉS ET ENVOIS CONTRE REMBOURSEMENT (C.R.)

3. Nombre de colis assurés déposés environ	5,581,801	
Droits perçus environ		$ 279,090 05
Réclamations:		
Nombre de cas réglés	4,354	
Règlements provisoires	343	
Réclamations auxquelles on a fait droit	4,011	
Montant des indemnités payées		$ 27,699 07
Remboursements—		
Reçu du fonds de garantie	$ 695 07	
Perçu des employés	276 55	
Obtenu du public (règlements provisoires)	2,862 85	
Payé par le ministère	23,864 60	
		$ 27,699 07
Proportion des colis assurés traités irrégulièrement		1 sur 1,391
Valeur moyenne des colis pour lesquels une indemnité a été payée		$ 6 12
Nombre de colis C.R. déposés environ		1,966,718
Droits perçus environ		$ 294,007 70
Réclamations:		
Nombre de cas réglés	2,360	
Règlements provisoires	676	
Nombre de cas dont le maître de poste n'a pas rendu compte	711	
Réclamations auxquelles on a fait droit	973	
Montant des indemnités payées		16,983 85
Remboursements—		
Reçu du fonds de garantie	$ 834 00	
Perçu des employés	4,633 06	
Obtenu du public (règlements provisoires)	5,009 48	
Payé par le ministère	6,507 31	
		$ 16,983 85
Proportion des colis C.R. traités irrégulièrement	1 sur 2,068	
Valeur moyenne des colis pour lesquels une indemnité a été payée		5 37

ARRESTATIONS ET CONDAMNATIONS

4. A la suite des enquêtes faites dans les cas de vols et de pertes, 157 arrestations ont eu lieu pour vols d'objets de correspondances au cours de l'année:

Arrestations—	
(a) Cambriolages	53
(b) Vols	54
(c) Divers délits	31
Total	138
Acquittements	12
Causes en cour	7

Outre ces arrestations, 17 employés ont été renvoyés pour avoir traité irrégulièrement des objets de correspondance et commis d'autres irrégularités sérieuses.

TRANSACTIONS DU BUREAU DES REBUTS PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1929

5. Nombre d'objets originaires du Canada, retournés non distribués par la Grande-Bretagne, les dominions et colonies britanniques et les pays étrangers:

Par la Grande-Bretagne (y compris 226 objets recommandés)	17,212
Par l'administration postale des Etats-Unis (y compris 1,176 objets recommandés)	237,317
Par les dominions et colonies britanniques (y compris 104 objets recommandés)	8,021
Par les pays étrangers (y compris 163 objets recommandés)	14,777
Livres, colis, etc., renvoyés par la Grande-Bretagne, les possessions britanniques et les pays étrangers	91,313

6. Nombre d'objets originaires de la Grande-Bretagne, des dominions britanniques et des pays étrangers, qui n'ont pu être livrés par les bureaux de poste canadiens:

Lettres ordinaires et cartes postales en rebut, d'origine britannique et étrangère	183,110
Colis ordinaires, circulaires, etc., en rebut, d'origine britannique et étrangère	28,148
Lettres recommandées en rebut, d'origine britannique et étrangère	19,947

TRANSACTIONS DU BUREAU DES REBUTS PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1928 (*Fin*)

7. Nombre d'objets originaires du Canada qui n'ont pu être livrés par les bureaux de poste canadiens:		
Lettres et cartes postales ordinaires pour l'intérieur, tombées en rebut		730,082
Retournées aux envoyeurs	517,212	
Détruites	212,870	
Colis ordinaires, circulaires, etc., pour l'intérieur		712,304
Retournés aux envoyeurs	47,811	
Détruits	664,493	
Lettres recommandées pour l'intérieur tombées en rebut		12,212
Retournées aux envoyeurs	11,212	
Gardées en attendant les réclamations	1,000	
Lettres ordinaires et recommandées, colis, cartes postales, circulaires, etc., transmis au bureau des rebuts pour insuffisance d'adresse, non-paiement du port, mauvais emballage, etc		138,862
Nombre de lettres et de colis ordinaires originaires du Canada compris parmi les objets susmentionnés et qui contenaient de l'argent ou des valeurs		11,788
Nombre de lettres ordinaires et de colis contenant de l'argent ou des valeurs qui ont été retournés aux envoyeurs		10,556
Nombre de lettres ordinaires et de colis contenant de l'argent ou des valeurs, non encore réclamés et qui sont en instance au ministère		1,232
Nombre de colis originaires du Canada contenant des marchandises, etc., qui n'ont pu être livrés et qui seront mis en vente		3,981

ARGENT CONTENU DANS LES ENVOIS

8. Argent contenu dans les lettres en rebut		$ 14,772 01
Argent contenu dans les lettres en rebut et retourné aux propriétaires	$ 12,629 58	
Argent contenu dans les lettres en rebut non réclamées déposé au crédit du Receveur Général	$ 2,142 43	14,772 01
Recettes provenant du renvoi des objets tombés en rebut		13,928 54
Recettes provenant de la vente des colis tombés en rebut		3,501 25

RÉCAPITULATION

9. Nombre approximatif de lettres, cartes postales, colis, circulaires, etc., deposés à la poste	1,400,000,000
Nombre de lettres, cartes postales, colis, circulaires, etc., envoyés au bureau des rebuts.	2,220,862
Diminution sur l'exercice dernier	59,049

Poste aérienne

Au cours de l'exercice 1928-29, 321,584 livres de dépêches ont été transportées sur le réseau officiel des lignes postales aériennes et 308,161 milles ont été parcourus par les avions autorisés à transporter les correspondances-avion.

En voici le détail:

Ligne	Poids
Montréal–Rimouski	62,834 livres
Montréal–Toronto	45,645 "
Montréal–Ottawa	4,489 "
Montréal–Albany	8,991 "
Québec–Seven Islands	10,676 "
Seven Islands–Anticosti	2,674 "
Moncton–Iles de la Madeleine	7,444 "
Leamington–Pelee Island	19,042 "
Rolling Portage—Red Lake–Narrow Lake	52,834 "
Lac du Bonnet—Bissett–Wadhope	25,262 "
The Pas–Kississing	8,022 "
Moncton–Charlottetown	59,712 "
Mackenzie River District	3,903 "
Prairie Provinces (parcours)	4,872 "
Maritime Provinces (parcours)	5,184 "
	321,584 "

en comparaison de 38,484 livres transportées et 9,538 milles parcourus au cours de l'exercice 1927-28.

DIVISION DU MATÉRIEL ET DE L'APPROVISIONNEMENT

ÉTAT COMPARATIF des dépenses pour l'exercice terminé le 31 mars 1929

Item des dépenses	1927-28	1928-29	Augmentation 1928-29	Diminution 1928-29
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Service intérieur—				
Impressions	22,512 39	20,187 81	.....	2.324 58
Papeterie	51,973 16	30,312 51	.....	21,660 65
Totaux	74.485 55	50,500 32	.....	23,985 23
Diminution. Service intérieur	.....	.....	.....	23,985 23
Service extérieur—				
Impressions,	295,297 74	303,701 82	8,404 08	
Papeterie	180,082 13	214,267 45	34,185 32	
Totaux	475.379 87	517,969 27	42,589 40	
Sacs, cadenas, etc	378,264 72	281,869 10	.....	96,395 62
Divers, matériel pour timbrage, balances, boîtes aux lettres, uniformes de facteurs, etc	386,849 71	312,125 60	.....	74,724 11
Totaux	1,240,494 30	1,111,963 97	42,589 40	171,119 73
Diminution. Service extérieur	.....	.....	.....	128,530 33
Dépenses totales. Services intérieur et extérieur	1,314,979 85	1,162,464 29		
Diminution. Services intérieur et extérieur	.....	.....	.....	152,515 56

	1927-28	1928-29
Argent rentré au ministère—		
Par vente de nouveau matériel pour uniformes	$ 32,167 58	$ 32,432 92
Par vente de matériel hors d'usage	353 45	882 18
Par remboursement sur divers articles de matériel	3,292 78	5,356 22
Paiements comptants à d'autres ministères—		
A la Justice (réparation et confection des sacs)	74,648 82	61,041 01
A la Douane (droits, etc.)	271 32	1,090 76
Au Commerce et Industrie (Inspection des balances)	2,500 00	2,500 00
Aux chemins de fer nationaux-canadiens (fret et camionnage, etc.)	515 86	842 15
Inventaire du stock au ministère, etc	1,505,856 88	1,442,208 18

BUREAUX COMPTABLES

État indiquant les recettes postales brutes des bureaux comptables durant l'exercice terminé le 31 mars 1929

PROVINCE DE L'ONTARIO

Bureaux	Recettes $	c.
Aberfoyle	185	04
Actinolite	285	00
Acton	7,820	16
Addison	341	18
Admaston Station	266	50
Adolphustown	164	19
Agincourt	2,881	63
Ahmic Harbour	332	41
Ailsa Craig	2,550	86
Alderdale	379	28
Alexandria	9,377	71
Alfred	1,670	38
Alfred Station	241	58
Algoma Mills	114	61
Algonquin	361	26
Algonquin Park	882	92
Allanburg	286	35
Allandale	4,183	76
Allan Water	609	08
Allenford	1,018	74
Allensville	204	27
Allenwood	147	39
Alliston	6,961	30
Alma	1,044	12
Almonte	8,985	39
Alton	1,079	44
Alvinston	2,972	54
Ameliasburg	248	61
Amherstburg	10,238	89
Amigari	652	18
Amyot	129	18
Ancaster	2,939	68
Angus	1,011	17
Annan	275	54
Ansonville	4,604	95
Anten Mills	284	98
Appin	1,008	17
Apple Hill	1,608	04
Appleton	504	51
Apsley	616	48
Arden	1,149	98
Ardoch	371	31
Argonaut	302	62
Argyle	278	71
Ariss	281	29
Arkona	1,747	02
Armow	110	21
Armstrong Station	639	81
Arner	430	48
Arnprior	15,021	55
Arnstein	431	49
Arthur	4,589	03
Ashburn	111	76
Ashton	498	01
Astorville	262	50
Athens	3,392	85
Atherley	884	46
Athlone	165	20
Atikokan	1,138	01
Attercliffe Station	237	59
Atwood	2,018	75
Auburn	1,308	52
Aultsville	1,426	52
Aurora	14,288	43
Avening	339	33
Avonmore	1,617	00
Aylmer West	12,979	50
Ayr	3,312	49
Ayton	1,933	92
Azilda	211	58
Baden	1,634	43
Badjeros	562	42
Bailieboro	514	61
Bainsville	620	55
Bala	2,886	94
Balderson	384	47
Ballantrae	202	89
Ballinafad	148	18
Ballycroy	247	71
Baltimore	466	97
Bancroft	4,442	47
Bannockburn	253	44
Barrie	27,697	64
Barrie Island	142	59
Bar River	562	84
Barrow Bay	170	54
Barry's Bay	2,734	44
Bartonville	774	88
Barwick	787	73
Bath	1,445	37
Batteau	192	32
Battersea	667	57
Bayfield	1,360	34
Baysville	850	99
Beachburg	1,728	63
Beachville	1,099	40
Beamsville	6,029	53
Bear Island	631	28
Beaumaris	1,408	49
Beaverton	5,262	64
Becher	162	06
Bedford Mills	156	31
Beeton	2,839	13
Belfountain	297	98
Belgrave	604	94
Belhaven	226	48
Bellamy's	398	61
Belle River	1,682	39
Belle Vallée	290	35
Belleville	*62,400	32
*Divisées comme suit:		
Bureau principal	61,354	36
Belleville Station	1,045	96
Bell Ewart	341	14
Bell's Corners	332	32
Belmont	1,781	10
Belton	309	57
Belwood	1,138	08
Bergland	705	64
Berkeley	390	14
Bervie	260	41
Berwick	818	87
Bestel	1,751	41
Bethany	877	10
Bewdley	362	14
Bexley	148	78
Big Lake	146	15
Bigwood	273	39
Binbrooke	435	77
Biscotasing	761	69

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Bishop's Mills	328 09
Bismark	285 54
Bissett Creek	163 37
Black Creek	34 10
Black Hawk	257 75
Blackstock	688 41
Blackwater	418 38
Blair	375 93
Blakeney	92 16
Blenheim	7,086 41
Blezard Valley	412 23
Blind River	9,590 70
Bloomfield	1,863 64
Bluevale	606 42
Blyth	2,735 29
Blytheswood	538 51
Bobcaygeon	3,770 18
Bognor	271 65
Bolger Bridge	46 83
Bolsover	158 99
Bolton	3,141 32
Bonarlaw	487 79
Bonhead	416 22
Bonfield	1,014 39
Bornholm	897 02
Boston Creek	1,473 21
Bothwell	2,895 43
Boulter	258 26
Bourget	1,547 29
Bourkes	621 86
Bowmanville	13,765 42
Bracebridge	13,741 02
Bradford	4,273 47
Bradley	1,271 62
Braeside	1,324 24
Brampton	23,464 91
Branchton	488 28
Brander	270 50
Brantford	*144,994 24
*Divisées comme suit:	
B reau principal	140,285 12
Eagle's Nest	2,155 84
Farringdon Hill	452 00
Grand View	1,260 15
Tutela	841 13
Brechin	1,598 44
Breslau	474 47
Brewer's Mills	227 78
Bridgeburg	23,780 14
Bridgenorth	335 22
Bridgeport	467 26
Brigden	1,965 35
Bright	1,407 11
Brighton	5,549 19
Brinston	1,111 27
Britannia Bay	395 11
Britt	1,210 75
Britton	279 93
Brockville	46,581 63
Bronte	1,169 12
Brooklin	1,668 56
Brougham	235 20
Brown's Brae	214 27
Brownsville	1,134 18
Brucefield	787 31
Bruce Mines	2,587 25
Bruce Station	550 26
Brudenell	202 23
Brule Lake Station	284 09
Brunner	239 77
Brussels	3,738 01
Burford	2,797 72
Burgessville	1,195 17
Burketon Station	672 83
Burk's Falls	5,322 19
Burlington	8,541 12
Burnstown	237 33
Burnt River	409 37
Burritt's Rapids	968 30
Burwash	1,024 08
Byng Inlet	1,256 97
Byron	495 89
Cache Bay	1,816 71
Caesarea	339 02
Cainsville	493 43
Caintown	197 85
Cairo	179 56
Caistorville	177 33
Calabogie	1,403 68
Caldwell's Mills	357 88
Caledon	1,008 82
Caledon East	1,054 82
Caledonia	5,701 39
Caledonia Springs	843 28
Callander	3,019 09
Calm Lake	238 03
Camborne	106 17
Cambray	399 46
Camden East	560 98
Cameron	576 49
Camilla	164 58
Camlachie	963 37
Campbellcroft	411 41
Campbellford	9,919 49
Campbellville	1,365 87
Camp Borden	2,765 87
Campden	303 87
Canboro	915 44
Cane	386 40
Canfield	833 96
Cannifton	275 28
Cannington	3,601 26
Canonto	135 37
Capreol	4,708 68
Cardinal	5,316 47
Cargill	1,154 03
Carleton Place	16,294 29
Carlingford	122 20
Carlisle	648 84
Carlsbad Springs	296 33
Carlsruhe	284 30
Carnarvon	332 40
Carp	2,831 68
Carrying Place	750 50
Cartier	1,303 39
Casimir	107 03
Casselman	2,212 89
Castleford	266 20
Castleton	891 14
Cataraqui	299 66
Cathcart	176 78
Cavan	405 32
Cavers	257 35
Cayuga	3,574 41
Cedar Springs	404 69
Cedar Valley	292 87
Cedarville	220 22
Centralia	728 23
Centreville	369 52
Ceylon	1,019 50
Chalk River	1,140 23
Chapleau	9,248 14
Charing Cross	326 96
Charlton	684 99
Charlton Station	608 80
Chatham	65,589 44
Chatsworth	2,087 85
Chelmsford	2,047 54

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Cheltenham	573 35
Cheminis	479 73
Chepstow	513 15
Cherry Valley	286 32
Chesley	8,383 53
Chesterville	4,926 85
Chippawa	3,653 99
Chiswick	189 27
Christy's Lake	71 09
Churchill	477 41
Chute à Blondeau	407 89
City View	333 43
Clandeboye	719 92
Claraday	1,321 55
Claremont	1,352 44
Clarence	290 63
Clarence Creek	1,187 14
Clarendon Station	275 63
Clarke	520 69
Clarksburg	1,988 14
Clarkson	1,523 08
Clayton	400 93
Clear Creek	276 02
Clifford	2,593 20
Clinton	9,121 95
Cloyne	414 07
Clute	231 90
Coatsworth Station	770 46
Cobalt	29,487 30
Cobden	3,799 18
Coboconk	1,281 46
Cobourg	33,571 67
Cochrane	17,914 10
Codrington	291 71
Coe Hill	1,566 10
Colbeck	54 44
Colborne	4,994 86
Cold Springs	217 95
Coldwater	4,151 45
Colebrook	487 23
Colgan	216 82
Collingwood	20,134 59
Collin's Bay	303 67
Collin's Inlet	325 83
Columbus	395 89
Comber	1,991 75
Combermere	566 11
Conestogo	465 81
Coniston	4,215 87
Conn	484 70
Connaught Station	1,043 84
Consecon	1,306 07
Cookstown	3,356 00
Cooksville	2,817 76
Copetown	428 29
Copleston	273 34
Copper Cliff	6,832 48
Corbeil	314 12
Corbetton	695 92
Corbyville	713 04
Cordova Mines	304 90
Corinth	517 79
Cornwall	40,889 27
Corunna	783 59
Cottam	1,844 40
Courtland	1,386 01
Courtright	1,542 94
Craighurst	352 37
Craigmont	70 56
Craigvale	248 62
Crediton	1,344 17
Creemore	3,530 75
Creighton Mines	3,772 35
Cresswell	264 70
Crookston	204 93
Crosby	228 48
Croton	463 26
Crow Lake	231 98
Crown City	418 29
Crysler	1,352 14
Crystal Beach	3,845 86
Crystal Falls	302 38
Cumberland	646 75
Curran	821 42
Cutler	265 34
Cyrville	869 77
Dacre	589 44
Dalkeith	982 24
Dalton Mills	1,157 21
Dane	203 82
Dartford	188 47
Dashwood	1,205 21
Dayton	355 18
Dean Lake	2,144 20
Delaware	630 64
Delhi	3,815 32
Deloro	2,398 74
Delta	1,377 36
Demorestville	388 47
Denbigh	414 30
Denfield	858 06
Depot Harbour	1,652 16
Desaulniers	291 42
Desbarats	1,111 22
Desboro	607 60
Deseronto	4,351 08
Detlor	470 21
Deux Rivieres	538 39
Devlin	700 37
Dickinson's Landing	220 04
Dinorwic	503 92
Dixie	324 99
Dobbinton	1,265 52
Domville	429 60
Donald	388 92
Donnegana	825 08
Doon	174 14
Dorchester Station	1,443 22
Dorion	104 57
Dorion Station	560 37
Dornoch	217 80
Dorset	941 48
Douglas	1,733 12
Douro	229 76
Downeyville	198 86
Downsview	274 76
Drayton	3,156 33
Dresden	6,964 95
Driftwood	215 41
Dromore	167 04
Drumbo	1,409 31
Dryden	7,119 17
Duart	264 92
Dublin	1,334 17
Dunbar	141 83
Dunbarton	282 17
Duncan	175 41
Dunchurch	535 47
Dundalk	5,554 56
Dundas	15,281 81
Dungannon	1,001 67
Dunnville	18,723 54
Dunrobin	281 52
Dunsford	417 55
Duntroon	479 00
Dunvegan	641 18
Durham	6,731 87
Dutton	4,145 48

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Suite*)

Bureaux	Recettes $	c.
Dwight	602	60
Dyment	340	27
Eagle River	757	68
Earlton	1,296	22
Easton's Corners	402	50
Eastwood	260	10
Eauclaire	472	42
Eberts	299	49
Echo Bay	978	42
Echo Place	332	73
Eden	346	16
Eden Grove	274	96
Edenvale	116	27
Edgeley	171	91
Edlund	268	58
Edwards	354	59
Eganville	5,198	59
Egbert	262	78
Eldorado	527	56
Elgin	1,704	85
Elginburg	221	27
Elk Lake	2,179	21
Elmira	8,209	36
Elmvale	3,185	83
Elmwood	1,385	82
Elora	6,012	41
Elphin	290	23
Elsas	773	90
Embro	2,315	72
Embrun	1,605	14
Emo	2,886	60
Emsdale	798	72
Englehart	6,246	97
Enniskillen	312	77
Ennismore	508	20
Enterprise	1,532	77
Erieau	1,401	57
Erin	1,988	29
Erindale	491	70
Erinsville	319	32
Espanola	6,660	31
Espanola Station	311	94
Essex	9,606	66
Ethel	894	21
Eugenia	318	22
Everett	602	76
Everton	130	75
Exeter	6,071	89
Fairfield East	276	70
Fair Ground	237	65
Falding	27	52
Falkenburg Station	496	41
Farran's Point	662	73
Fauquier	764	57
Fenella	300	23
Fenelon Falls	7,967	76
Fenwick	1,981	54
Fergus	15,381	89
Feronia	173	54
Ferris	376	50
Fesserton	143	25
Feversham	750	13
Field	1,242	35
Finch	2,367	94
Fingal	629	90
Finmark	322	19
Fisherville	832	61
Fitzroy Harbour	513	97
Flanders	1,425	95
Flesherton	2,374	01
Fletcher	574	93
Flint	192	08
Flinton	681	52
Floradale	253	05
Florence	1,097	98
Flower Station	362	21
Foleyet	1,972	39
Folger Station	63	24
Fonthill	2,688	26
Footes Bay	486	69
Fordwich	1,429	84
Forest	5,295	69
Forester's Falls	964	75
Formosa	917	36
Fort Erie	7,976	33
Fort Frances	21,137	22
Fort Stewart	341	83
Fort William	*87,635	51
*Divisées comme suit:		
Bureau principal	73,137	76
Fort William sub-office n° 1	7,627	09
West Fort William	6,870	66
Foss Mill	832	42
Fournier	643	95
Foxboro	604	57
Foxmead	256	30
Fox Point	302	61
Frankford	3,158	63
Franklin	82	82
Franktown	342	70
Frankville	372	29
Franz	983	71
Fraserville	285	10
Freelton	719	25
Freeman	1,594	32
Frood Mine	298	54
Fruitland	648	44
Fullarton	260	71
Galetta	820	41
Gallingertown	133	73
Galt	64,518	69
Gamebridge	686	61
Gananoque	18,870	06
Garden River	188	51
Gardiner	133	26
Garson	1,616	51
Gelert	476	53
Genier	198	62
Georgetown	9,937	30
Gilford	454	22
Gilmour	520	94
Glammis	618	49
Glanworth	608	12
Glasgow Station	388	51
Glen Allan	282	65
Glencairn	324	37
Glencoe	4,822	23
Glen Huron	248	97
Glen Miller	160	70
Glen Morris	189	81
Glen Robertson	978	48
Glenroy	188	89
Glen Sandfield	431	06
Glen Williams	639	32
Goderich	16,830	45
Godfrey	519	63
Gogama	2,657	32
Golden Lake	963	45
Goldlands	184	99
Gold Pines	1,453	01
Gooderham	593	19
Goodwood	582	06
Gordon Bay	400	82
Gore Bay	4,130	66
Gore's Landing	316	24
Gormley	730	78
Gorrie	1,647	51
Goudreau	432	08

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Gowanstown	462 47
Gowganda	540 27
Grafton	1,181 60
Grand Bend	925 12
Grand Valley	3,300 11
Granton	1,338 34
Grassie	210 09
Gravenhurst	9,749 79
Greenbank	331 31
Greenfield	832 83
Green Valley	413 15
Greenwood	203 39
Gregoire's Mills	154 98
Grimsby	12,456 47
Grimsby Beach	1,038 20
Guelph	*102,018 91
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	80,904 53
Sub-office n° 1	6,856 29
Sub-office n° 2	8,627 33
Sub-office n° 3	5,630 76
Hagersville	6,339 17
Haileybury	12,406 16
Haley Station	347 61
Haliburton	3,767 84
Hallewood	228 04
Halloway	647 23
Hallville	333 58
Hamilton	*588,841 73
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	397,326 49
Station postale B	43,324 48
Sub-office n° 2	3,846 28
Sub-office n° 3	7,944 07
Sub-office n° 4	9,381 31
Sub-office n° 5	4,918 48
Sub-office n° 6	9,061 62
Sub-office n° 7	1,060 00
Sub-office n° 8	15,017 67
Sub-office n° 9	6,477 83
Sub-office n° 10	9,944 16
Sub-office n° 11	3,355 19
Sub-office n° 12	23,579 64
Sub-office n° 14	7,640 30
Sub-office n° 15	14,698 14
Sub-office n° 16	7,155 13
Sub-office n° 17	1,045 00
Chedoke	724 22
Crown Point	10,773 10
Hamilton Beach	417 80
Homeside	4,898 60
Mount Hamilton	6,252 22
Hammond	846 73
Hampton	577 94
Hanbury	123 43
Hanmer	683 20
Hannon	349 57
Hanover	13,556 59
Harcourt	303 76
Harley	308 78
Harlowe	307 71
Harold	469 75
Harrietsville	588 93
Harrington West	181 75
Harrison's Corners	314 71
Harriston	9.214 69
Harrow	4,297 56
Harrowsmith	1,559 56
Hartington	499 31
Harwood	360 00
Hastings	3,007 81
Havelock	4,276 46
Hawkesbury	10,678 98
Hawkestone	1,173 75

Bureaux	Recettes $ c.
Hawkesville	240 10
Hawk Junction	737 08
Hawk Lake	699 01
Haysville	296 31
Hearst	4,189 98
Heaslip	261 21
Heathcote	335 83
Hensall	3,102 78
Hepworth	1,303 26
Hermon	275 20
Heron Bay	172 03
Hespeler	9,342 65
Hickson	814 16
Highgate	1,757 54
Highland Creek	459 42
Highland Grove	507 79
Hilliardton	184 69
Hillier	477 14
Hillsburgh	1,433 85
Hillsdale	856 48
Hilton	239 94
Hilton Beach	1,148 06
Holland Centre	600 66
Holland Landing	426 54
Holstein	1,239 96
Holyrood	822 68
Honeywood	429 66
Hopeville	233 77
Hornby	351 98
Hornepayne	3,475 65
Hornings' Mills	644 34
Humber Bay	691 29
Humberstone	3,151 85
Huntsville	14,764 01
Hurdman's Bridge	1,370 01
Hurkett	625 94
Huttonsville	214 67
Hybla	330 09
Hyde Park Corner	438 16
Hydro	424 74
Hymers	502 23
Hyndford	267 28
Ice Lake	273 49
Ida	320 50
Ignace	1,911 23
Ilderton	1,761 44
Indian River	438 87
Ingersoll	24,627 77
Inglewood	1,158 84
Ingolf	507 98
Inkerman	633 92
Innerkip	1,004 29
Inverary	351 42
Inwood	1,411 81
Iona Station	556 23
Iron Bridge	776 26
Iron Dale	120 55
Iroquois	5,164 46
Iroquois Falls	8,892 33
Islington	3,215 77
Ivanhoe	570 44
Jackfish	438 17
Jacksonboro	309 23
Jackson Manion	674 54
Jackson's Point	1,011 02
Janetville	577 86
Jarlsburg	237 95
Jarvis	2,540 82
Jasper	926 28
Jellicoe	261 38
Jerseyville	358 32
Jessopville	287 34
Jogues	212 95
Jordan	951 97

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Jordan Harbour	304 46
Jordan Station	1,028 30
Joyceville	214 89
Kagawong	773 58
Kakabeka Falls	628 41
Kaladar Station	292 90
Kaministikwia	474 32
Kapuskasing	17,937 38
Kars	673 29
Katrine Station	371 61
Kearney	1,238 30
Keene	907 08
Keewatin	4,391 88
Kemble	216 47
Kemptville	6,810 11
Kenabeek	411 01
Kendal	295 37
Kenilworth	749 73
Kenmore	636 56
Kenney	259 73
Kenogami Lake	345 96
Kenora	24,754 86
Kent Bridge	217 93
Kerrwood	1,174 54
Keswick	1,140 53
Kettleby	438 92
Killaloe Station	2,680 15
Killarney	901 61
Kilsyth	167 32
Kilworthy	366 01
Kimberley	387 82
Kinburn	1,496 50
Kincardine	14,594 74
King	1,488 10
King Kirkland	134 53
Kingsmill	185 88
Kingston	$107,538 71
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	98,210 36
Sub-office n° 1	7,171 30
Sub-office n° 2	1,541 65
Bath Road	459 00
Kingston Station	156 40
Kingsville	9,809 38
Kinmount	1,588 32
Kintore	363 32
Kipling	266 60
Kippen	533 94
Kirkfield	1,439 78
Kirkland Lake	25,918 29
Kirkton	760 50
Kitchener	120,499 51
Kleinburg	440 28
Klock	151 31
Komoka	1,425 71
Krugersdorf	240 78
Lafontaine	424 44
Lakefield	5,175 75
Lakeport	331 75
Lakeside	626 08
Lakeview	1,428 77
L'Amable	80 54
Lambeth	1,319 30
Lambton Mills	2,220 93
Lanark	3,168 99
Lancaster	2,400 43
Lang	183 66
Langstaff	415 43
Langton	539 03
Lansdowne	2,977 73
Lansing	2,085 09
Larchwood	325 50
Larder Lake	446 91
La Salette	565 54

Bureaux	Recettes $ c.
Lasalle	936 21
Latchford	966 69
Latta	283 44
Laurel	497 84
Laurentian View	360 45
La Vallee	619 89
Lavant Station	515 31
Lavigne	201 61
Lawrence Station	167 74
Leamington	19,785 84
Leaside	3,032 64
Leeburn	126 58
Lefaivre	527 29
Lefroy	976 07
Lemieux	195 37
Leonard	424 70
Levack	2,002 90
Limehouse	258 72
Limoges	602 41
Lindsay	33,939 57
Linwood	1,221 83
Lion's Head	1,836 48
Lisle	657 26
Listowel	15,095 44
Little Britain	1,247 41
Little Current	4,902 51
Lloydtown	658 88
Lochalsh	93 37
Lochlin	358 62
Locust Hill	498 03
Loiselleville	307 44
Lombardy	366 67
Londesborough	1,237 72
London	*500,378 75
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	439,931 62
Sub-office n° 1	491 37
Sub-office n° 2	1,686 72
Sub-office n° 3	9,610 63
Sub-office n° 4	6,861 07
Sub-office n° 5	1,490 00
Sub-office n° 6	436 00
Sub-office n° 8	11,729 11
Sub-office n° 9	801 00
Sub-office n° 10	5,012 43
Broughdale	948 00
Ealing	6,943 05
London South	5,545 87
London West	1,124 75
St. James Park	5,617 13
Tamblings Corners	346 00
Sub-office University	1,804 00
Long Bay	130 53
Long Branch	4,403 02
Longford Mills	784 81
Longlac	622 76
Longwood	267 78
Lonsdale	218 70
Loretto	208 93
L'Orignal	1,576 43
Loring	814 00
Lorneville	480 14
Lorrain Valley	75 83
Lowbanks	528 22
Lowther	250 51
Lucan	2,606 41
Lucknow	5,959 76
Lunenburg	389 92
Lyn	1,023 09
Lynden	1,159 57
Lyndhurst	1,228 30
Lynedoch	338 57
Mc Alpine	378 50
McDonald's Corners	459 08

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
McDouglas Mills	129 79
McGregor	354 86
McKellar	551 29
Maberly	852 52
MacLennan	427 73
MacTier	1,594 73
Madawaska	1,285 09
Madoc	5,774 07
Magnetawan	1,689 30
Maidens	159 67
Maidstone	674 23
Maitland	584 33
Malachie	259 15
Mallorytown	1,990 03
Malton	569 81
Manchester	208 58
Mandamin	977 22
Manilla	375 05
Manitowaning	2,100 66
Manotick	956 24
Manotick Station	358 64
Mansfield	633 54
Maple	1,458 58
Markdale	5,383 71
Markham	3,689 69
Markstay	617 94
Marlbank	851 57
Marmion	82 49
Marmora	3,450 92
Martintown	1,547 54
Marysville	331 94
Massey Station	2,662 14
Matheson Station	3,014 63
Mattagami Heights	738 72
Mattawa	4,343 44
Mattice	737 00
Maxville	3,756 42
Maxwell	424 95
Maynooth	1,036 86
Maynooth Station	263 24
Meadowvale	790 17
Meaford	9,802 61
Melancthon	343 03
Melbourne	1,278 09
Merlin	2,917 28
Merrickville	3,800 44
Merritton	5,089 43
Metcalfe	1,014 06
Michipicoten Harbour	276 64
Michipicoten River	374 50
Middleville	317 33
Midhurst	561 42
Midland	21,742 06
Milberta	129 66
Mildmay	3,165 44
Milford	366 47
Millbank	703 64
Mill Bridge	221 28
Mill Brook	3,084 38
Mille Roches	2,072 38
Mill Grove	278 93
Milliken	446 62
Milnet	1,237 95
Milton West	9,933 51
Milverton	4,534 75
Mimico	5,175 20
Mimico Beach	4,906 17
Minaki	1,238 32
Mindemoya	1,017 06
Minden	1,677 34
Mindoka	221 58
Mine Centre	680 38
Minesing	530 99
Minett	656 69
Minnitaki	246 10
Missanabie	451 65
Mitchell	7,056 97
Mobert	306 23
Moffatt	373 39
Moira	290 49
Monkland Station	906 78
Monkton	1,722 96
Mono Mills	262 56
Mono Road Station	624 31
Monteith	1,066 48
Monticello	172 01
Montreal River	215 08
Montrock	403 95
Moonbeam	831 97
Moorefield	1,504 85
Mooretown	824 27
Moor Lake Station	153 31
Moose Creek	2,051 09
Morewood	712 87
Morganstown	257 38
Morpeth	854 89
Morrisburg	6,974 71
Morriston	399 98
Morton	214 14
Moscow	523 79
Mossley	437 59
Moulinette	395 20
Mountain	1,764 53
Mountain Chutes	87 75
Mountain Grove	687 19
Mount Albert	1,387 05
Mount Brydges	1,979 68
Mount Elgin	1,050 30
Mount Forest	9,156 81
Mount Hope	492 84
Mount Joy	417 44
Mount Pleasant	823 48
Mount St. Patrick	295 18
Muir Kirk	813 39
Muncey	700 03
Murillo	750 00
Myrtle Station	592 12
Nairn Centre	662 18
Nakina	2,417 48
Nanticoke	402 86
Napanee	19,221 49
Narrow Lake	407 44
Nashville	355 10
Naughton	118 39
Navan	878 89
Nesterville	335 65
Nestleton Station	822 92
Neustadt	1,513 07
Newboro	1,290 57
Newburgh	1,337 45
Newbury	1,412 75
Newcastle	2,039 63
New Dundee	753 09
New Germany	147 44
New Hamburg	5,342 50
Newington	1,190 07
New Liskeard	18,949 32
New Lowell	991 56
Newmarket	15,445 42
Newton	652 24
Newton Brook	640 04
Newton Robinson	186 32
New Toronto	30,324 39
Niagara Falls	*138,722 90
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	98,586 64
Niagara Falls Centre	25,281 99
Falls View	2,130 97
Niagara Falls South	9,944 75
Niagara Falls, West End	2,778 55

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Niagara on the Lake	4,517 95
Nicholson Siding	1,889 01
Nipigon	2,110 36
Nipissing	571 49
Nobel	708 17
Nobleton	271 96
Noelville	932 41
Nolalu	429 40
Norland	524 07
Norman	1,203 05
Normandale	368 63
North Augusta	1,112 69
North Bay	58,974 08
North Brook	514 27
North Bruce	355 78
North Cobalt	1,589 37
Northfield Station	556 87
North Gower	1,568 43
North Lancaster	321 19
Northland Mines	232 87
North Pines	76 07
Northwood	693 35
Norval	1,369 31
Norwich	6,400 84
Norwood	4,212 69
Notre Dame du Lac	105 20
Nottawa	686 81
Novar	660 75
Oakland	282 06
Oakville	17,199 95
Oakwood	1,001 05
Odessa	1,413 83
O'Donnell	258 99
Ohsweken	365 82
Oil City	174 52
Oil Springs	1,811 19
Omemee	2,307 13
Ompah	265 17
Onondaga	257 24
Opasatika	545 75
Orangeville	11,409 70
Orillia	40,812 21
Orleans	322 22
Ormond	241 86
Orono	2,338 14
Oro Station	430 92
Orrville	542 41
Orton	615 39
Osaquan	898 09
Osgoode Station	1,864 16
Oshawa	*113,340 77
*Divisées comme suit:—	
Bureau principal	107,898 35
Cedar Dale	2,749 61
South Oshawa	2,692 81
Osnabruck Centre	250 01
Ottawa	*631,411 61
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	469,168 58
Sub-office n° 2	6,272 32
Sub-office n° 3	3,209 00
Sub-office n° 4	7,260 95
Sub-office n° 5	1,536 82
Sub-office n° 6	8,269 61
Sub-office n° 7	12,035 67
Sub-office n° 8	3,083 26
Sub-office n° 10	2,492 79
Sub-office n° 11	1,598 61
Sub-office n° 12	1,359 51
Sub-office n° 14	1,038 00
Sub-office n° 15	1,751 48
Sub-office n° 16	2,656 95
Sub-office n° 17	4,873 74
Sub-office n° 18	558 00
Ottawa *(suite)*	
Sub-office n° 19	1,853 00
Sub-office n° 20	6,899 87
Sub-office n° 21	205 00
Sub-office n° 22	152 00
Bank Street	35,861 11
Bayswater	314 00
Clarkstown	896 83
Cummings Bridge	1,182 80
Eastview Centre	731 67
Glebe	14,856 84
Hintonburg	4,183 87
LeBreton Flats	6,755 14
Mount Sherwood	1,977 32
New Edinburgh	6,057 89
Ottawa East	4,074 58
Ottawa South	6,413 37
Stewarton	11,831 03
Ottawa West	544 41
Otter Lake Station	379 08
Otterville	1,900 28
Overbrook	507 31
Owen Sound	*48,611 21
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	48,292 74
Brookholm	318 47
Oxdrift	652 50
Oxford Mills	550 53
Oxford Station	436 64
Pagwa River	183 88
Paincourt	235 37
Paisley	4,244 28
Pakenham	2,312 98
Palermo	385 20
Palgrave	785 48
Palmer Rapids	323 26
Palmerston	6,942 49
Parham	683 36
Paris	31,022 69
Paris Station	1,388 84
Park Hill	5,621 08
Parry Sound	14,730 12
Pass Lake	324 58
Pearson	96 10
Pefferlaw	665 18
Pelee Island	683 26
Pembroke	33,450 59
Pendleton	487 94
Penetanguishene	8,171 15
Perkinsfield	199 26
Perry Station	157 86
Perth	26,395 22
Petawawa	462 84
Petawawa Military Camp	846 75
Peterbell	489 09
Peterboro	*109,180 88
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	100,259 57
Sub-office n° 1	812 95
Sub-office n° 2	2,814 44
Sub-office n° 3	553 00
Sub-office n° 4	3,785 84
Sub-office n° 5	955 08
Petersburg	446 31
Petrolia	12,725 04
Phelpston	551 56
Philatelic Agency	30,069 33
Phillipsville	343 08
Pickering	2,089 62
Picton	16,855 51
Pinewood	585 55
Pinkerton	377 15
Plainville	179 44
Plantagenet	2,065 12

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Suite*)

Bureaux	Recettes $	c.
Plantagenet Springs	341	79
Plattsville	1,293	66
Plevna	471	83
Point Anne	757	68
Pointe-aux-Roches	498	15
Point Edward	2,257	69
Pontypool	1,071	82
Porquis Junction	817	53
Port Arthur	*62,317	52
*Divisées comme suit:		
Bureau principal	57,032	79
Sub-office n° 3	4,900	74
Sub-office n° 4	383	99
Port Burwell	3,050	85
Port Carling	3,140	92
Port Colborne	25,626	04
Port Credit	7,216	52
Port Dalhousie	7,261	16
Port Dover	7,384	66
Port Elgin	6,318	78
Port Hope	21,222	15
Port Lambton	1,168	43
Portland	1,468	98
Port McNicoll	2,636	24
Port Maitland	455	25
Port Nelson	801	48
Port Perry	5,352	48
Port Robinson	1,293	11
Port Rowan	2,923	87
Portsmouth	1,780	06
Port Stanley	3,014	01
Port Stanton	627	92
Port Sydney	1,571	43
Port Whitby	547	50
Potter	207	63
Powassan	4,974	81
Prescott	14,164	69
Preston	21,961	30
Priceville	1,004	31
Princeton	1,502	85
Proton Station	821	04
Providence Bay	599	92
Pulp Siding	777	61
Puslinch	682	65
Quadeville	154	54
Queensborough	739	39
Queenston	740	54
Queensville	561	97
Quibell	531	90
Rainy Lake	1,041	33
Rainy River	5,507	28
Ramore	1,079	15
Ramsayville	264	82
Rathburn	73	23
Ravenna	397	99
Ravenshoe	203	60
Reaboro	299	89
Read	245	32
Reesor	339	16
Redditt	757	50
Red Lake	1,103	91
Rednersville	280	16
Redbridge	166	34
Renfrew	24,978	40
Riceville	425	64
Richard's Landing	1,615	06
Richmond	1,563	83
Richmond Hill	4,777	71
Richwood	273	41
Rideau Ferry	147	17
Ridgetown	7,929	34
Ridgeville	1,202	58
Ridgeway	4,961	46
Ripley	3,075	41
Riverside	592	61
River Valley	404	09
Riverview	203	71
Roblin	391	46
Roche's Point	668	39
Rockingham	212	77
Rockland	3,573	62
Rocklyn	294	88
Rockport	591	53
Rock Springs	236	37
Rockton	277	71
Rockwood	2,729	50
Rodney	3,661	69
Rolling Portage	1,556	99
Rose Corner	127	26
Rosegrove	369	40
Roseland	281	50
Rosemont	273	78
Roseneath	980	20
Roslin	380	66
Rosseau	1,732	97
Rosseau Road	130	07
Rossport	451	24
Rothsay	287	44
Ruby	186	22
Ruel	360	15
Ruscom Station	325	53
Russell	2,705	89
Rutherglen	634	51
Ruthven	1,943	06
Rutter	314	90
Rydal Bank	426	73
Ryland	137	65
Ste. Agatha	514	58
St. Albert	550	54
St. Andrew's West	357	73
Ste. Anne de Prescott	414	42
St. Ann's	621	24
St. Bernardin	362	40
St. Catharines	*94,943	26
*Divisées comme suit:		
Bureau principal	88,866	05
Sub-office n° 1	4,319	94
Sub-office n° 2	1,757	27
St. Charles	737	30
St. Clements	658	06
St. Columban	788	64
St. David's	953	32
St. Eugene	1,431	05
St. George Brant	1,754	16
St. Isidore de Prescott	881	73
St. Jacobs	1,120	41
St. Joachim River Ruscom	819	53
St. Mary's	17,220	58
St. Onge	472	37
St. Pascal Baylon	182	32
St. Paul's Station	258	02
St. Raphael West	369	97
St. Thomas	63,754	04
St. Williams	1,482	88
Sand Point	265	14
Sanitarium	2,797	94
Sarnia	63,453	06
Sarsfield	402	82
Sault Ste. Marie	*67,073	61
*Divisées comme suit:		
Bureau principal	47,079	22
Sub-office n° 1	4,205	91
Sub-office n° 2	3,434	27
Sub-office n° 3	5,543	93
Sault Ste. Marie West	4,843	07
Steelton West	1,967	21
Sault Ship Canal	869	76
Scarborough	1,226	67

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Scarborough Bluffs	1,676 74
Scarborough Junction	1,361 71
Schomberg	2,234 57
Schreiber	4,622 05
Schumacher	6,885 00
Schutt	160 18
Scotland	1,527 27
Scudder	686 25
Seaforth	9,495 71
Seagrave	443 15
Searchmont	740 72
Sebright	432 47
Sebringville	1,135 16
Seely's Bay	965 72
Seguin Falls	379 03
Selby	533 97
Selkirk	1,669 86
Sesikinika Lake	358 05
Severn Bridge	1,016 82
Shakespeare	704 49
Shallow Lake	610 44
Shannonville	785 60
Shanty Bay	682 05
Sharbot Lake	1,957 64
Sharon	233 41
Sharp Corners	157 11
Shedden	993 97
Sheffield	333 75
Sheguindah	817 88
Shelburne	6,140 27
Sherkston	568 79
Shillington	292 78
Shining Tree	352 94
Sillsville	722 17
Silver Centre	1,251 67
Silver Water	438 75
Simcoe	31,128 75
Singhampton	556 56
Sioux Lookout	8,806 81
Skead	502 39
Sleeman	552 21
Smithfield	292 89
Smith's Falls	27,018 82
Smithville	2,890 34
Smooth Rock Falls	5,121 73
Snelgrove	169 35
Sombra	1,345 89
Sonya	352 92
Southampton	4,731 69
South Cayuga	288 39
South March	321 85
South Monaghan	318 43
South Mountain	1,258 78
South Porcupine	8,599 55
South River	3,186 24
Southwold Station	449 08
South Woodslee	1,379 40
Spanish	1,145 39
Sparrow Lake	402 67
Sparta	447 63
Spencerville	3,195 31
Spragge	705 71
Spring Bay	517 20
Spring Brook	623 03
Springfield	1,588 19
Springford	434 26
Sprucedale	1,506 19
Staffa	337 64
Stamford	379 87
Stamford Centre	1,233 19
Stanley	286 52
Staples	357 10
Stayner	4,149 05
Steenburg	406 91
Stella	929 69
Stevensville	1,717 64
Stirling	4,481 18
Stittsville	1,278 53
Stoco	378 04
Stokes Bay	154 91
Stonecliff	293 08
Stony Creek	2,352 96
Stouffville	5,029 71
Straffordville	798 57
Stratford	*64,953 94
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	60,336 41
Stratford Station	4,617 53
Strathroy	12,516 81
Stratton	1,172 28
Streetsville	2,638 29
Strickland	241 44
Stroud	652 77
Sturgeon Falls	9,766 90
Sudbury	63,675 97
Sulphide	622 85
Summerstown	445 09
Sunbury	183 91
Sunderland	2,270 61
Sundridge	2,851 22
Sutton West	2,817 07
Swastika	2,821 65
Swords	153 48
Sydenham	2,090 06
Tamworth	2,247 27
Tara	2,816 13
Tashota	599 68
Tavistock	3,568 19
Tecumseh	2,784 31
Teeswater	3,742 27
Tehkummah	365 41
Terra Cotta	351 59
Terra Nova	153 27
Thamesford	2,027 60
Thamesville	3,721 81
Thedford	2,618 27
Thessalon	5,601 59
Thomasburg	532 67
Thornbury	3,090 13
Thorndale	1,499 44
Thornhill	1,561 46
Thornloe	940 02
Thornton	1,395 10
Thorold	11,865 54
Tichborne	608 07
Tilbury	5,736 43
Tillsonburg	14,109 59
Timagami	1,680 49
Timmins	37,786 58
Tincap	214 77
Tiverton	1,703 77
Tobermory	822 77
Tomstown	275 34
Toronto	*6,953,828 47
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	4,016,451 60
Bureau terminus A	473,852 85
Station postale B	222,919 99
Station postale C	34,081 81
Station postale D	99,966 63
Station postale E	54,168 31
Station postale F	216,275 65
Station postale G	82,083 11
Station postale H	16,721 83
Station postale J	40,986 81
Station postale K	30,604 30
Station postale L	55,942 95
Sub-office X	2,759 87

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Suite*)

Bureaux	Recettes $	c.
Toronto (*Suite*)		
Sub-office n° 1	2,232	24
Sub-office n° 2	4,969	57
Sub-office n° 3	8,789	71
Sub-office n° 4	2,121	75
Sub-office n° 5	1,938	20
Sub-office n° 6	5,214	42
Sub-office n° 7	6,963	01
Sub-office n° 8	6,252	48
Sub-office n° 9	2,865	42
Sub-office n° 10	4,279	44
Sub-office n° 11	7,193	46
Sub-office n° 12	971	18
Sub-office n° 13	2,366	69
Sub-office n° 14	23,772	50
Sub-office n° 16	57,773	60
Sub-office n° 17	3,471	81
Sub-office n° 18	13,272	02
Sub-office n° 20	22,501	56
Sub-office n° 21	11,767	98
Sub-office n° 22	16,364	41
Sub-office n° 23	7,899	85
Sub-office n° 24	15,607	06
Sub-office n° 25	8,495	65
Sub-office n° 26	6,841	18
Sub-office n° 27	9,660	34
Sub-office n° 28	9,982	27
Sub-office n° 29	23,299	65
Sub-office n° 30	2,648	85
Sub-office n° 31	26,440	23
Sub-office n° 33	9,264	72
Sub-office n° 34	10,464	07
Sub-office n° 35	3,042	08
Sub-office n° 36	5,888	48
Sub-office n° 37	8,086	21
Sub-office n° 38	8,796	61
Sub-office n° 39	5,087	76
Sub-office n° 40	8,110	77
Sub-office n° 42	2,061	21
Sub-office n° 43	9,895	54
Sub-office n° 44	5,662	75
Sub-office n° 45	15,653	84
Sub-office n° 46	28,933	30
Sub-office n° 47	3,127	19
Sub-office n° 48	17,819	32
Sub-office n° 49	4,635	51
Sub-office n° 50	20,406	79
Sub-office n° 51	15,609	32
Sub-office n° 52	13,803	86
Sub-office n° 53	10,530	49
Sub-office n° 54	8,034	15
Sub-office n° 55	13,787	69
Sub-office n° 56	1,663	66
Sub-office n° 57	4,792	47
Sub-office n° 58	10,400	94
Sub-office n° 59	9,348	89
Sub-office n° 60	2,391	76
Sub-office n° 61	2,318	70
Sub-office n° 62	9,851	36
Sub-office n° 63	8,738	54
Sub-office n° 64	10,634	12
Sub-office n° 65	4,635	06
Sub-office n° 66	14,022	81
Sub-office n° 67	3,206	77
Sub-office n° 69	7,691	45
Sub-office n° 70	3,962	12
Sub-office n° 71	881	21
Sub-office n° 72	2,742	58
Sub-office n° 73	1,108	17
Sub-office n° 74	3,951	10
Sub-office n° 75	605	79
Sub-office n° 77	145	43
Sub-office n° 78	3,106	43
Sub-office n° 79	9,988	86
Sub-office n° 80	1,631	50
Sub-office n° 81	2,068	00
Sub-office n° 90	2,908	89
Sub-office n° 91	4,327	05
Sub-office n° 92	1,312	04
Sub-office n° 95	7,356	97
Sub-office n° 96	3,428	52
Sub-office n° 101	6,368	28
Sub-office n° 102	9,629	44
Sub-office n° 103	7,543	30
Sub-office n° 104	3,678	06
Sub-office n° 105	1,109	72
Sub-office n° 106	4,470	98
Sub-office n° 107	41,046	44
Sub-office n° 108	1,112	54
Sub-office n° 109	3,474	05
Sub-office n° 110	3,514	94
Sub-office n° 111	22,984	92
Sub-office n° 116	196,090	24
Sub-office n° 116A	13,748	46
Sub-office n° 118	9,640	34
Sub-office n° 122	29,880	40
Sub-office n° 125	55,743	08
Sub-office n° 125A	20,582	46
Sub-office n° 140	4,703	12
Sub-office n° 141	3,343	04
Sub-office n° 148	6,663	97
Sub-office n° 157	6,282	92
Sub-office n° 167	4,187	44
Balmy Beach	7,389	98
Bathurst Street	28,343	63
Bedford Park	10,472	99
Birch Cliff	2,049	09
Bleecker Street	6,576	68
Bloor Street	13,548	76
Broadview Avenue	10,355	22
Brockton	7,185	97
Carlton Street	60,208	91
Clinton Street	8,405	59
Coleman	6,377	05
Davisville	7,333	47
Deer Park	24,990	14
Dundas Street	3,529	79
Earlscourt	1,316	11
Fairbank	2,143	94
Lee Avenue	6,088	33
Mount Dennis	5,723	61
Parkdale	13,651	34
Peter Street	120,108	28
Queen Street East	21,427	60
Rusholme Road	19,131	57
St. Joseph Street	4,906	75
Spadina Avenue	39,921	62
Swansea	1,661	05
Todmorden	920	40
Wychwood Park	7,196	37
Torrance	426	61
Tory Hill	1,131	96
Tottenham	2,718	74
Trenton	19,240	54
Trent River	325	39
Trout Creek	1,280	35
Trout Mills	199	57
Trowbridge	112	23
Troy	216	80
Tupperville	547	19
Turbine	700	64
Turriff	221	45
Tweed	5,799	20
Twin Elm	239	34
Tyrone	318	48
Udney	311	33
Uffington	197	77

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ONTARIO (*Fin*)

Bureaux	Recettes $ c.
Union	298 94
Unionville	1,545 96
Uno Park	304 86
Upsala	905 17
Uptergrove	298 08
Utopia	290 37
Utterson	952 59
Uxbridge	7,722 13
Val Gagne	560 47
Valrita	317 83
Vandorf	143 78
Vanessa	523 00
Vankleek Hill	5,124 01
Varna	556 47
Varney	371 06
Vars	1,251 11
Vasey	206 73
Vennor	236 71
Vermilion Bay	394 59
Verner	2,363 60
Vernon	638 96
Vernonville	198 09
Verona	1,314 61
Victoria Harbour	2,364 45
Victoria Mines	204 78
Victoria Road	542 19
Vienna	638 28
Vineland	2,332 89
Vineland Station	1,199 53
Vinemount	268 02
Virginia	375 38
Vittoria	844 23
Wabigoon	589 41
Wahnapitae	216 15
Wainfleet	1,088 95
Waldemar	285 03
Waldhof	432 89
Wales	1,587 27
Walford Station	572 08
Walkers	318 91
Walkerton	11,387 17
Wallaceburg	13,898 88
Wallacetown	756 39
Wallenstein	453 18
Walsingham	547 87
Walter's Falls	408 17
Walton	900 25
Wanstead	791 70
Wardsville	976 06
Warkworth	2,096 43
Warren	1,923 91
Warsaw	617 28
Warwick	156 15
Washago	1,428 51
Waterdown	1,813 98
Waterford	9,439 46
Waterloo	41,076 65
Watford	6,117 84
Watson's Corners	169 57
Waubaushene	1,522 33
Wawbewawa	326 40
Webbwood	1,630 32
Welland	40,841 06
Welland Port	981 35
Wellesley	1,868 15
Wellington	3,041 23
Wemyss	218 02
Wendover	369 50
Westboro	4,842 92
West Brook	205 31
West Hamilton	784 61
West Hill	649 87
West Huntingdon	140 80
West Lorne	3,106 52
Westmeath	1,241 78
West Montrose	602 81
Weston	20,535 06
Westport	2,988 72
Westwood	668 82
Wheatley	3,373 97
Whitby	13,922 60
White Church	407 71
Whitefish	397 06
White Lake	382 39
White River	1,654 67
Whitevale	412 25
Whitney	1,110 94
Wiarton	8,359 61
Widdifield Station	452 16
Wilberforce	530 64
Wilkesport	208 71
Williamsburg	1,568 50
Williamsford	320 42
Williamstown	1,540 46
Wilno	657 40
Wilsonville	391 81
Wilton	278 18
Wilton Grove	650 79
Winchester	5,853 09
Winchester Springs	313 58
Windermere	1,095 20
Windham Centre	438 62
Windsor	*442,496 72
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	289,542 83
Station postale de Sandwich	10,190 60
Station postale de Walkerville	73,768 96
Windsor sub-office n° 1	12,731 65
Windsor sub-office n° 2	7,290 48
Windsor sub-office n° 3	11,278 43
Windsor sub-office n° 4	6,783 97
Windsor sub-office n° 5	603 00
Windsor sub-office de Ford	4,306 96
Windsor sub-office de Ford n° 2	8,823 59
Windsor sub-office de Sandwich n° 1	2,859 50
Windsor sub-office n° 1 de Walkerville	5,439 12
Windsor sub-office de Walkerville n° 2	8,877 63
Wingham	11,721 05
Winona	4,801 62
Woito	186 68
Wolfe	101 51
Wolfe Island	1,021 38
Wolverton	109 09
Woodbridge	2,331 16
Woodford	330 70
Woodham	377 85
Woodlawn	392 71
Woodrous	124 48
Woodstock	55,650 87
Woodville	2,245 44
Wooler	651 67
Worthington	819 08
Wroxeter	1,512 74
Wyebridge	329 73
Wyevale	503 29
Wyoming	2,528 37
Yarker	731 59
York	831 94
Young's Point	356 66
Zephyr	667 88
Zurich	2,055 91
Bureaux non comptables	121,843 05
	14,292,867 99

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE QUÉBEC

Bureaux	Recettes $ c.
Abbotsford	1,698 35
Abercorn	851 37
Abord à Plouffe	465 43
Acton Vale	3,660 83
Adamsville	415 57
Adstock	429 74
Albanel	1,144 90
Albertville	446 81
Alcove	521 53
Amos	12,011 77
Amqui	4,862 96
Ancienne Lorette	1,064 07
Ange Gardien	370 21
Ange Gardien de Rouville	684 00
Angers	382 66
Angliers	718 93
Anse au Griffon	386 74
Argentenay	176 96
Armagh	789 52
Armand	435 73
Arthabaska	3,396 36
Arundel	1,322 57
Arvida	7,565 24
Asbestos	6,665 94
Ascot Corner	415 92
Aston Junction	1,059 19
Athelstan	936 42
Aubrey	325 57
Audet	286 74
Aurigny	151 19
Authier	488 86
Avoca	198 05
Ayers Cliff	2,850 40
Aylmer East	3,700 79
Aylwin	247 52
Bagotville	3,523 63
Baie des Sables	1,019 52
Baie St. Paul	4,269 42
Baillargeon	424 85
Barachois de Malbaie	1,094 66
Barnston	399 51
Barraute	1,086 68
Batiscan	1,080 58
Bearn	567 67
Beauce Junction	2,242 00
Beauceville Est	5,426 33
Beauceville Ouest	2,296 62
Beauharnois	5,164 46
Beaufort	1,498 44
Beaupré	2,821 82
Beaurivage	722 56
Bécancour	728 55
Bedford	4,790 22
Beebe	3,529 08
Beech Grove	247 71
Belcourt	695 17
Bellerive	2,170 15
Bellerive Station	262 49
Belœil Station	470 36
Belœil Village	1,578 18
Bergerville	1,453 03
Bertnier en Bas	633 07
Berthierville	4,835 39
Betsiamites	633 78
Bic	2,586 36
Bircnton	333 60
Bishop's Crossing	1,371 03
Black Cape	394 62
Black Lake	2,284 92
Black Lake East	99 69
Blanche	181 11
Blue Sea Lake	283 28
Boileau	166 96
Bois Franc	198 43
Boisvert	116 04
Bolduc	1,395 93
Bolton Centre	715 91
Bonaventure	1,649 22
Bonaventure East	300 63
Bon Conseil	476 80
Bondville	252 21
Boucherville	898 03
Bouchette	838 67
Breakeyville	1,231 82
Brebeuf	337 92
Brigham	624 47
Bristol	615 65
Brome	710 91
Bromptonville	2,974 06
Brosseau Station	80 57
Broughton Station	475 52
Brownsburg	4,260 42
Brunet	102 92
Bryson	599 32
Buckingham	8,658 24
Buckland	646 20
Bulwer	681 85
Bury	2,529 49
Cabano	3,226 15
Cacouna	1,668 89
Calumet	1,731 85
Calumet Island	490 75
Campbell's Bay	2,825 82
Cap à l'Aigle	508 43
Cap aux Os	251 71
Cap Chat	1,888 05
Cap de la Madeleine	5,315 51
Cap de la Madeleine Ouest	2,898 36
Cap Des Rosiers	568 62
Cape Cove	612 28
Capelton	239 06
Cap Rouge	788 66
Cap St. Ignace	1,512 93
Cap Santé	584 72
Carey's Hill	256 92
Carillon	380 91
Carleton	1,050 17
Carleton Centre	692 33
Cascades	192 49
Cascades Point	439 84
Caughnawaga	1,919 27
Causapscal	2,330 92
Causapscal Station	2,651 55
Cedars (Les Cèdres)	1,250 22
Chaleurs	151 55
Chambly	2,423 70
Chambly Canton	1,336 36
Chambord	962 52
Chambord Junction	611 85
Champlain	1,265 57
Chandler	3,294 98
Chandler Station	1,271 10
Chapeau	1,414 72
Charette	634 25
Charlemagne	500 19
Charlesbourg	1,265 39
Charny	2,478 64
Charteris	252 02
Chartierville	685 11
Châteauguay	1,310 10
Châteauguay Basin	847 65
Château Richer	708 67
Chaudière Station	353 70
Chelsea	343 95
Chemin Taché	792 30
Chéneville	827 37
Chichester	242 18

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE QUÉBEC (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Chicoutimi	*35,672 78
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	23,802 60
Chicoutimi Centre	7,713 15
Chicoutimi Ouest	3,304 91
Rivière du Moulin	852 12
Choisy	196 84
Chute Nairn	297 36
Chute Panet	677 14
Clarenceville	1,168 23
Clarke City	817 54
Cléricy	734 38
Coaticook	12,420 59
Coleraine Station	562 08
Como	502 63
Compton	1,904 93
Contrecœur	1,326 82
Cookshire	5,714 08
Corner of the Beach	413 84
Côteau du Lac	1,225 43
Côteau Landing	495 69
Côteau Station	1,272 63
Courcelles	894 27
Cowansville	6,853 13
Crabtree Mills	848 30
Cross Point	231 08
Daaquam	497 15
Dalesville	226 02
Dalhousie Station	1,351 14
Dalibaire	816 41
Danby	199 15
Danford Lake	337 50
Danville	6,325 98
Daveluyville	792 53
Davidson	455 90
Delisle	1,344 17
Delson	943 54
Demers Centre	524 32
Deniau	418 58
Dequen	404 38
Desbiens	830 05
Deschaillons	1,956 77
Deschambault	1,055 00
Deschênes Mills	114 29
Dewittville	336 12
Dimock Creek	170 60
D'Israeli	3,105 09
Dixville	686 41
Dolbeau, Lac St. Jean	5,315 45
Donnacona	3,599 14
Dosquet	550 49
Douglastown	935 26
Drapeau	430 59
Drummondville East	16,720 75
Duclos	179 13
Dundee	459 11
Dunham	1,544 64
Dupuy	1,804 48
East Angus	7,022 11
East Broughton	966 85
East Broughton Station	1,981 61
East Clifton	147 75
East Farnham	395 16
East Hereford	710 21
Eastman	1,409 18
East Templeton	452 65
Escuminac	347 05
Estcourt	747 10
Etang du Nord	329 87
Fabre	615 88
Fabre Station	175 72
Farm Point	250 75
Farnham	10,245 31
Farrellton	521 64

Bureaux	Recettes $ c.
Fassett	789 47
Father Point	613 42
Fauvel	169 18
Ferme Neuve	1,164 61
Fitch Bay	396 65
Fontainebleau	185 10
Fontenelle	512 93
Fort Coulonge	3,102 70
Foster	1,151 68
Frampton	817 49
Franklin Centre	733 82
Frelighsburg	1,625 82
Fugèreville	273 73
Fulford	346 01
Gamelin	847 45
Gardenvale	8,821 45
Garneau	1,013 83
Garthby Station	999 66
Gascons	979 23
Gascons Ouest	400 10
Gaspé	4,787 48
Gaspé Harbour	1,528 42
Gatineau	3,393 96
Gentilly	1,668 00
Georgeville	599 20
Glenada	232 79
Glenelm	965 14
Glen Iver	197 73
Glen Sutton	384 43
Godbout	781 33
Gould	660 48
Gracefield	2,392 96
Granby	22,786 25
Grand Cascapédia	1,323 54
Grande Baie	1,598 80
Grande Grève	303 36
Grande Ligne	829 04
Grand Entry	202 50
Grandes Bergeronnes	821 15
Grandes Piles	702 25
Grand'Mère	4,014 20
Grand'Mère cité	7,124 43
Grand Metis	198 04
Grand River	1,303 05
Grand St. Esprit	261 37
Graniteville	234 68
Greenlay	328 42
Grenville	1,893 20
Grindstone Island	881 00
Grondines	604 32
Guenette	321 65
Guerin	377 73
Guigues	976 34
Ha Ha Bay Junction	262 48
Haldimand West	155 65
Ham Nord	673 83
Ham Sud	405 05
Harrington East	174 84
Hatley	614 02
Hauteur	602 00
Havre Aubert	571 72
Havre St. Pierre	738 81
Hébertville	1,672 01
Hébertville Station	2,750 60
Hemmingford	2,390 40
Henrivassal	366 98
Henrysburg	423 96
Henryville	650 18
Hervey Junction	407 43
High Falls	268 01
Highwater	294 02
Hillhurst	168 00
Honfleur	462 04
Hopetown	200 37

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE QUÉBEC (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
House Harbour	218 25
Howick	1,689 95
Howick Station	791 19
Huberdeau	695 78
Hudson	940 77
Hudson Heights	1,163 68
Hull	*26,714 98
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	23,390 73
Sub-office n° 1	1,682 25
Sub-office n° 2	1,642 00
Huntingdon	8,538 06
Iberville	4,091 08
Ile aux Noix	273 52
Ile Maligne	1,259 21
Inverness	1,362 90
Ironside	415 69
Island Brook	188 82
Isle aux Grues	577 81
Isle Verte	2,093 84
Johnville	361 55
Joliette	19,855 12
Jonquière	11,938 61
Kamouraska	884 71
Katevale	288 41
Kazubazua	597 44
Kelly	225 67
Kenogami	11,893 69
Kiamika	330 04
Kildare	994 17
Kingsbury	619 95
Kingsey Falls	820 93
Kinnear's Mills	273 71
Kippewa	700 29
Knowlton	5,823 91
La Baie	1,608 95
La Baie Shawinigan	717 76
Labelle	1,652 87
L'Acadie	333 10
Lac à la Tortue	472 80
Lac au Saumon	2,448 96
Lac aux Sables	478 50
Lac aux Sables Station	313 11
Lac Bouchette	763 79
Lac Brulé	278 69
Lac des Écorces	619 45
Lac des Iles	221 94
Lac Etchemin	1,142 77
Lac Frontière	1,185 16
La Chevrotière	283 04
Lac Humqui	400 88
Lachute	8,971 25
Lachute Mills	2,613 77
Lac Masson	803 17
Lac Mégantic	8,811 14
Lac Mercier	666 92
Lacolle	2,450 75
La Conception	238 42
Lacroix	784 88
Lac Ste. Croix	472 79
Lac Ste. Marie	422 99
Lac Saguay	439 76
La Durantaye	575 49
Ladysmith	308 88
Lake Edward	1,222 52
La Macaza	756 66
La Malbaie	6,491 49
Lamartine	754 99
Lambton	2,008 46
Landrienne	432 40
Langevin	1,363 19
Langlais	418 97
L'Annonciation	2,314 17
Lanoraie	7[illegible]5 70

Bureaux	Recettes $ c.
L'Anse au Beaufils	554 07
L'Anse aux Cousins	465 55
L'Anse St. Jean	540 99
La Patrie	1,168 24
Laprairie	3,983 17
La Présentation	1,016 44
La Reine	1,995 14
La Sarre	5,655 10
L'Ascension	565 02
L'Assomption	2,521 74
Laterrière	688 66
La Trappe	1,656 57
Latulipe	291 55
La Tuque	10,636 12
Laurier	459 46
Laurierville	1,019 57
Laval des Rapides	475 13
Lavaltrie	586 01
L'Avenir	556 33
Laverlochère	734 13
La Visitation	353 14
Lawrenceville	623 39
Leclercville	627 62
Leeds Village	600 32
Lemesurier	316 09
Lemieux	469 99
Lennoxville	9,261 78
L'Epiphanie	2,861 78
Le Pont de Québec	588 88
Lesage	435 27
Les Boules	396 93
Les Eboulements	991 28
Les Ecureuils	540 65
Les Escoumains	1,021 18
Les Etroits	313 12
Leslie	139 59
Lévis	21,012 20
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	8,698 04
Belleau	667 64
Bienville	1,172 99
Guay	2,115 18
Lauzon	1,822 72
Lauzon Ouest	431 75
Notre-Dame de Lévis	5,335 42
St. Joseph de Lévis	202 57
South Quebec	272 34
Villemay	293 55
Lime Ridge	193 80
Linière	1,389 11
L'Islet	2,307 56
L'Islet Station	2,037 43
Little Cascapédia	464 29
Loretteville	5,210 92
Lorrainville	1,229 42
Lotbinière	1,157 53
Louiseville	4,192 82
Lourdes	315 47
Low Station	1,178 66
Luceville	1,192 17
Luskville	507 70
Lyster Station	1,603 16
McKee	154 42
McMasterville	1,019 64
MacDonald College	3,134 43
Macpes	205 53
Maddington Falls	349 34
Magog	11,124 71
Magog East	1,118 74
Makamik	3,252 92
Mandeville	339 11
Maniwaki	6,006 05
Manseau	1,172 95
Mansonville	2,218 83

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE QUÉBEC (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Marbleton	798 00
Maria	1,120 28
Maria Capes	150 31
Maria East	241 18
Marieville	3,055 05
Martel	465 14
Martinville	404 84
Maryland	252 71
Mascouche	896 71
Masham Mills	375 76
Massawippi	300 11
Masson	1,554 52
Mastaï	649 70
Matane	7,575 61
Matapédia	1,825 23
Melbourne	1,023 82
Messines	844 83
Metabetchouan	3,313 05
Metis Beach	1,583 71
Milan	621 29
Mille Isles	115 50
Milnikek	611 11
Minerve	469 95
Mission St. Louis	91 41
Mistassini	1,317 64
Montauban	977 07
Montauban les Mines	796 30
Mont Carmel	608 69
Montcerf	725 09
Monte Bello	1,947 78
Montfort	790 44
Mont Joli	7,430 15
Mont Joli Nord	1,635 01
Mont Laurier	5,758 32
Mont Louis	1,135 18
Montmagny	9,746 89
Montmagny Station	3,251 60
Montmorency Village	2,312 91
Montpelier	291 95
Montréal	4,511,388 92
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	2,629,817 70
Station postale A	157,263 66
Station postale B	380,819 89
Station postale C	25,216 16
Station postale D	32,354 32
Station postale E	34,001 05
Station postale F	21,296 53
Station postale G	29,139 13
Station postale H	147,653 13
Station postale M	5,894 81
Station postale N	76,716 80
Station postale O	5,842 23
Station postale R	18,660 85
Station postale S	8,322 69
Station postale de DeLorimier	33,511 56
Station postale d'Hochelaga	9,695 09
Station postale de Lachine	6,807 95
Station postale de Longueuil	4,413 94
Sta. pos. de Notre-Dame de Grâce	22,706 08
Station postale d'Outremont	20,249 34
Sta. pos. de St-Henri de Montréal.	41,793 66
Sta. pos. de St-Lambert-Chambly	8,822 61
Station postale de Verdun	17,514 90
Station postale de Westmount	31,380 32
Sub-office n° 5	50 00
Sub-office n° 7	437 31
Sub-office n° 8	20 00
Sub-office n° 10	544 60
Sub-office n° 11	1,549 15
Sub-office n° 12	544 99
Sub-office n° 13	3,444 98
Sub-office n° 14	1,871 59
Sub-office n° 15	4,074 74
Montréal (*Suite*)	
Sub-office n° 16	5,424 96
Sub-office n° 17	5,379 22
Sub-office n° 18	7,360 04
Sub-office n° 20	6,006 02
Sub-office n° 21	15,251 81
Sub-office n° 22	5,697 07
Sub-office n° 23	9,900 56
Sub-office n° 24	9,119 91
Sub-office n° 25	352 16
Sub-office n° 26	8,639 52
Sub-office n° 27	5,926 77
Sub-office n° 28	1,102 20
Sub-office n° 29	8,811 86
Sub-office n° 30	3,344 82
Sub-office n° 31	8,758 39
Sub-office n° 32	2,260 30
Sub-office n° 33	3,064 24
Sub-office n° 34	7,198 20
Sub-office n° 35	9,920 89
Sub-office n° 36	2,485 57
Sub-office n° 37	4,144 90
Sub-office n° 38	10,172 51
Sub-office n° 39	50,076 92
Sub-office n° 40	1,431 43
Sub-office n° 41	5,416 91
Sub-office n° 42	3,904 29
Sub-office n° 43	4,532 26
Sub-office n° 44	2,886 51
Sub-office n° 45	3,156 30
Sub-office n° 46	8,244 70
Sub-office n° 48	6,223 71
Sub-office n° 49	1,267 86
Sub-office n° 50	5,394 20
Sub-office n° 51	9,511 28
Sub-office n° 52	10 20
Sub-office n° 53	2,924 43
Sub-office n° 54	11,748 42
Sub-office n° 55	3,386 81
Sub-office n° 56	2,621 33
Sub-office n° 57	10,371 94
Sub-office n° 58	3,627 77
Sub-office n° 59	871 23
Sub-office n° 60	1,859 72
Sub-office n° 61	2,452 64
Sub-office n° 62	6,724 03
Sub-office n° 63	772 40
Sub-office n° 64	1,631 85
Sub-office n° 65	16,903 44
Sub-office n° 66	8,127 63
Sub-office n° 67	676 76
Sub-office n° 68	9,439 00
Sub-office n° 69	898 75
Sub-office n° 70	2,044 66
Sub-office n° 71	2,250 50
Sub-office n° 72	3,233 04
Sub-office n° 73	5,526 89
Sub-office n° 75	9,237 75
Sub-office n° 77	17,870 89
Sub-office n° 85	2,103 10
Sub-office n° 86	4.867 91
Sub-office n° 90A	4,028 22
Sub-office n° 93	8,024 12
Sub-office n° 95	27,118 32
Sub-office n° 95A	3,379 82
Sub-office n° 101	2,015 95
Sub-office n° 104	3,742 42
Sub-office n° 105	10,672 54
Sub-office n° 106	7,679 72
Sub-office n° 107	2,592 42
Sub-office n° 108	3,556 68
Sub-office n° 109	971 04
Sub-office n° 110	497 71
Sub-office n° 111	8,363 96

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE QUÉBEC (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Montréal (*Suite*)	
Sub-office n° 112	2,896 98
Sub-office n° 113	732 48
Sub-office n° 114	1,687 93
Sub-office n° 115	428 51
Sub-office n° 116	11,769 44
Sub-office n° 117	5,163 22
Sub-office n° 118	4,053 84
Sub-office n° 119	3,396 66
Sub-office n° 120	410 99
Sub-office n° 121	2,758 64
Sub-office n° 122	1,358 97
Sub-office n° 123	4,614 99
Sub-office n° 124	14,975 27
Sub-office n° 125	5,681 40
Sub-office n° 126	4,142 26
Ahuntsic	1,705 94
Beaudoin Street	5,506 53
Bordeaux	517 37
Bout de L'Isle	21 00
Bronx Park	132 90
Cartierville	2,186 92
Côte des Neiges Ouest	371 77
Côte St. Louis	2,737 69
Côte St. Michel	267 22
Côte Visitation	2,122 92
Dominion	1,426 34
Dorval	467 86
Greenfield Park	381 31
Lachine Locks	2,621 37
Lakeside	35 20
Leduc	12,976 77
Long Point	1,660 00
Mont Royal	153 50
Montreal Nord	504 72
Montreal South	556 84
Montreal West	6,368 18
Notre Dame des Victoires	1,512 19
Ontario Street Centre	6,018 97
Ontario Street East	8,429 42
Park Avenue	8,847 48
Park Avenue Extension	10,180 31
Pointe aux Trembles	1,772 92
Pointe Claire	2,082 68
St. Catherine Street West	15,274 65
Ste. Cunégonde	9,394 32
St. Denis Street	16,352 55
St. Jean Baptiste de Montréal	13,617 23
St. Jean de la Croix	9,149 80
St. Josaphat	112 05
St. Lawrence Street Centre	12,037 71
St. Louis Square	5,512 78
St. Paul	5,414 75
Sault au Recollet	1,512 73
Tétreaultville	809 62
Valois	873 41
Victoria Avenue	22,506 22
Ville La Salle	1,148 44
Villeneuve	3,384 62
Villeray	2,220 60
Ville St. Pierre	2,831 09
Youville	4,163 29
Mont Rolland	1,084 82
Mont St. Grégoire	395 84
Mont St. Michel	154 57
Monument	1,443 31
Morin Heights	1,282 74
Namur	476 72
Napierville	1,571 58
Nedelec	379 81
Neubois	417 93
Neuville	872 06
New Carlisle	4,074 66
New Carlisle West	227 29
New Glasgow	1,031 66
New Liverpool	350 06
Newport Centre	552 93
Newport Point	434 75
New Richmond	1,040 01
New Richmond Station	1,601 14
Nicolet	6,408 87
Nominingue	1,322 07
Noranda	3,840 40
Normandin	1,940 88
North Coaticook	523 35
North Hatley	3,784 79
North Nation Mills	49 38
North Stanbridge	241 87
North Stukely	468 73
Notre Dame de Ham	427 50
Notre Dame de la Paix	364 44
Notre Dame de la Salette	497 08
Notre Dame de Pierreville	461 72
Notre Dame de Rimouski	351 61
Notre Dame des Bois	848 19
Notre Dame de Stanbridge	343 19
Notre Dame du Lac	1,751 40
Notre Dame du Lac Station	396 07
Notre Dame du Laus	959 35
Notre Dame du Nord	1,280 78
Notre Dame du Pont Main	231 40
Notre Dame du Portage	510 41
Notre Dame du Rosaire	589 65
Nouvelle	502 58
Noyan	338 74
Oak Bay Mills	223 45
Oka	1,003 39
Ormstown	3,902 06
Ormstown Station	688 87
Oskelaneo	1,157 47
Otter Lake	724 97
Packington	202 19
Padoue	695 50
Palmarol	616 43
Panet	327 35
Papineauville	1,984 46
Paquette	402 94
Paquin	67 83
Parent	2,281 67
Parisville	512 46
Parkhurst	407 98
Paspébiac	2,902 00
Paspébiac West	575 00
Peninsula Gaspe	380 69
Pentecost River	439 92
Percé	1,464 83
Peribonca	712 61
Perkins	497 45
Petite Matane	190 21
Petite Rivière Est	316 17
Phillipsburg	1,239 85
Pied du Lac	247 30
Pierreville	3,076 70
Pike River	181 75
Pintendre	267 93
Piopolis	278 78
Plaisance	552 01
Plessisville	5,935 97
Plessisville Station	1,646 06
Pointe au Chêne	486 25
Pointe au Pic	5,288 91
Pointe Basse	239 39
Pointe Bleue	301 20
Pointe du Lac	658 79
Pointe Fortune	747 64
Pointe Gatineau	1,270 86
Pointe Martel	67 44
Point St. Peter	201 21

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE QUÉBEC (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Poltimore	555 62
Pontbriand	303 92
Pont de Maskinongé	1,144 66
Pont Etchemin	1,518 63
Pont Rouge	2,076 51
Portage du Fort	622 98
Port Alfred	5,428 05
Port Daniel Centre	805 05
Port Daniel East	844 13
Port Daniel West	401 75
Port Menier	2,462 96
Portneuf	2,109 71
Portneuf Station	1,020 46
Premont	291 69
Price	2,396 69
Princeville	2,076 57
Proulxville	803 20
Quai de Rimouski	640 70
Quai des Eboulements	602 48
Quatre Chemins	240 43
Québec	*593,320 72
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	316,289 33
Station postale B	79,670 05
Station postale Faubourg St-Jean-Baptiste	34,069 71
Station postale Limoilou	6,198 80
Station pos. de St-Roch de Québec	59,360 69
Station postale de St-Sauveur de Québec	12,549 95
Sub-office n° 1	5,560 32
Sub-office n° 2	327 00
Sub-office n° 3	1,555 50
Sub-office n° 4	7,811 63
Sub-office n° 5	2,655 40
Sub-office n° 6	5,940 27
Sub-office n° 7	1,290 20
Sub-office n° 8	3,906 66
Sub-office n° 9	505 00
Candiac	9,714 66
Lairet	2,986 97
Palais	9,877 33
Rue St. Joseph	27,123 44
Sans Bruit	5,546 14
Stadacona	381 67
Quyon	1,978 07
Racine	559 89
Rapide de l'Orignal	628 44
Rapides des Joachims	187 73
Rawdon	3,086 47
Repentigny	233 91
Restigouche	724 55
Richardville	291 25
Richmond	9,717 57
Rigaud	2,848 60
Rimouski	14,058 31
Ripon	772 71
River Beaudette	527 07
Riverbend	2,152 53
Riverfield	188 17
Rivière à Pierre	1,133 39
Rivière au Doré	594 13
Rivière au Renard	1,127 91
Rivière Bleue	1,642 39
Rivière Bois Clair	837 07
Rivière Caplan	502 52
Rivière du Loup Centre	3,675 36
Rivière du Loup en Bas	8,180 26
Rivière du Loup Station	7,940 73
Rivière la Madeleine	460 84
Rivière Ouelle	550 75
Rivière Portneuf	481 39
Rivière Trois Pistoles	612 99
Rivington	217 27
Robertsonville	1,057 75
Roberval	8,969 85
Robitaille	400 93
Rock Forest	352 54
Rock Island	8,665 03
Rougemont	671 25
Rouyn	12,706 34
Roxton Falls	1,464 11
Roxton Pond	1,495 57
Ruisseau le Blanc	270 15
Rupert	255 86
St. Adalbert	264 31
Ste. Adelaide de Pabos	541 35
Ste. Adèle	947 23
Ste. Adèle en Bas	449 35
St. Adelphe de Champlain	1,048 96
St. Adolphe de Dudswell	431 20
St. Adolphe de Howard	439 55
St. Adrien	560 91
St. Agapit	1,060 33
Ste. Agathe de Lotbinière	1,124 83
Ste. Agathe des Monts	10,471 13
Ste. Agnes de Dundee	389 48
St. Aimé	1,041 39
St. Alban	1,145 29
St. Albert	266 57
St. Alexandre d'Iberville	676 82
St. Alexandre de Kamouraska	1,383 13
St. Alexis de Matapédia	754 78
St. Alexis de Montcalm	1,976 37
St. Alexis des Monts	1,092 41
St. Alfred	397 96
St. Alphonse	463 45
St. Alphonse de Caplan	334 91
St. Amédée de Peribonca	208 82
St. Anaclet	933 59
St. Anastasie	623 47
St. André Avellin	1,497 58
St. André de Kamouraska	1,515 23
St. André de Restigouche	264 44
St. André du Lac St. Jean	224 64
St. Andrew's East	1,547 27
Ste. Angèle de Laval	636 39
Ste. Angèle de Monnoir	385 03
Ste. Angèle de Rimouski	848 62
St. Anicet	470 74
Ste. Anne de Beaupré	9,142 97
Ste. Anne de Bellevue	4,493 37
Ste. Anne de Chicoutimi	1,124 30
Ste. Anne de la Pérade	3,057 03
Ste. Anne de la Pocatière	5,168 42
Ste. Anne des Monts	2,002 48
Ste. Anne des Plaines	541 17
Ste. Anne du Lac	461 10
St. Anselme	1,287 11
St. Anselme Station	926 97
St. Antoine Abbé	478 70
St. Antoine Lotbinière	495 42
St. Antoine River Richelieu	835 72
St. Apollinaire	1,121 37
Ste. Apolline de Patton	568 51
St. Armand Station	1,186 40
St. Arsène	610 23
St. Aubert	871 66
St. Augustin de Québec	545 95
St. Augustin Two Mountains	1,092 94
Ste. Aurelie	281 30
St. Barnabé Nord	702 25
St. Barnabé Sud	239 80
St. Barthelemi	1,430 15
St. Bazile de Portneuf	2,236 61
St. Bazile le Grand	494 82
Ste. Beatrix	268 92
St. Benjamin	427 83

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE QUÉBEC (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
St. Benoit	773 92
St. Benoit de Matapédia	330 15
St. Benoit Labre	708 42
St. Bernard de Dorchester	685 26
St. Blaise	236 52
Ste. Blandine	510 09
St. Bonaventure	514 83
St. Boniface de Shawinigan	903 24
Ste. Brigide d'Iberville	761 57
Ste. Brigitte des Saults	404 20
St. Bruno	549 68
St. Bruno de Kamouraska	348 99
St. Bruno Lac St. Jean	875 10
St. Calixte de Kilkenny	293 91
St. Camille	803 73
St. Camille de Bellechasse	1,416 20
St. Canut	204 57
St. Casimir	3,240 54
Ste. Catherine	386 07
Ste. Cécile de Frontenac	377 69
Ste. Cécile de Levrard	452 75
Ste. Cécile de Masham	446 83
Ste. Cécile de Milton	302 28
Ste. Cécile Station	116 62
St. Célestin	996 16
St. Césaire	2,321 47
St. Charles de Bellechasse	1,627 18
St. Charles de Caplan	989 31
St. Charles Rivière Richelieu	358 03
Ste. Christine	256 66
St. Chrysostome	1,764 02
Ste. Claire	1,839 34
St. Claude	146 13
St. Clément	623 81
St. Clet	992 77
Ste. Clothilde	623 04
Ste. Clothilde de Châteauguay	209 15
St. Côme	473 21
St. Constant	1,039 26
Ste. Croix	2,071 01
St. Cuthbert	908 81
St. Cyprien	552 89
St. Cyrille de L'Islet	803 44
St. Cyrille de Wendover	1,371 21
St. Damase	468 92
St. Damase de Matane	511 87
St. Damase des Aulnaies	226 18
St. Damien de Brandon	434 25
St. Damien de Buckland	826 72
St. David de Lévis	707 16
St. David d'Yamaska	598 01
St. Denis de la Bouteillerie	543 71
St. Denis Rivière Richelieu	1,250 72
St. Désiré du Lac Noir	516 75
St. Didace	319 31
St. Dominique de Bagot	524 92
St. Donat de Montcalm	647 36
St. Donat de Rimouski	737 27
St. Edouard de Napierville	282 83
St. Edwidge	468 37
St. Eleuthère	1,266 31
St. Elie	523 47
Ste. Elizabeth	894 53
St. Eloi	677 67
St. Elphege	259 17
St. Elzéar de Beauce	552 88
St. Elzéar de Laval	633 71
St. Emélie de l'Energie	822 67
Ste. Emélie de Lotbinière	439 01
St. Emile de Suffolk	321 42
St. Ephrem de Tring	1,306 20
St. Esprit	661 01
St. Etienne de Beauharnois	317 77
St. Etienne de Bolton	212 60
St. Etienne de Gres	392 74
St. Eugène de Grantham	608 92
St. Eugène de Guigues	413 86
Ste. Eulalie	595 89
St. Eusèbe	320 80
St. Eustache	2,466 24
St. Evariste de Forsyth	424 48
St. Evariste Station	2,713 71
St. Fabien	1,896 12
Ste. Famille	389 11
Ste. Famille d'Aumond	342 34
St. Faustin	312 33
St. Faustin Station	1,402 15
St. Félicien	4,102 56
Ste. Félicité	694 68
St. Felix de Kingsey	709 13
St. Felix de Valois	1,684 07
St. Ferdinand	1,459 15
St. Fidèle	355 72
St. Flavien	1,124 08
Ste. Flore	440 67
Ste. Florence	878 92
St. Fortunat	428 52
Sto. Foy	1,064 01
St. François D'Assise	391 24
St. François de Sales Station	241 59
St. François du Lac	1 141 52
Ste. Françoise	470 56
St. François Montmagny	868 31
St. François-Xavier de Brompton	630 57
St. Frédéric	530 30
St. Gabriel de Brandon	2,899 94
St. Gabriel de Rimouski	552 40
St. Gabriel Est	479 58
St. Gédéon	775 94
St. Gédéon de Beauce	626 66
St. Gédéon Station	373 76
Ste. Geneviève de Batiscan	1,568 64
Ste. Geneviève de Pierrefonds	977 93
St. George Beauce	2,136 24
St. George de Windsor	544 90
St. Georges Est	6,456 73
St. Georges de Champlain	430 56
St. Gérard	992 63
St. Gérard D'Yamaska	215 01
St. Germain de Grantham	1,160 60
St. Germain de Kamouraska	370 85
St. Germain Station	497 78
Ste. Gertrude	713 16
St. Gervais	1,192 62
St. Giles	610 91
St. Godfroy	709 80
St. Grégoire	1,342 03
St. Guillaume D'Upton	1,584 92
St. Guillaume Station	388 00
Ste. Hélène de Bagot	445 79
Ste. Hélène de Chester	129 52
Ste. Hélène de Kamouraska	943 09
St. Hénédine	1,302 66
St. Henri de Lévis	1,104 43
St. Hermas	871 04
St. Herménégilde	367 02
St. Hilaire Station	758 32
St. Hilaire Village	576 72
St. Hilarion	244 03
St. Hippolyte de Kilkenny	352 70
St. Honoré	792 01
St. Hubert	876 24
St. Hugues	927 46
St. Hyacinthe	33,926 22
St. Ignace du Lac	277 02
St. Irénée	613 58
St. Isidore D'Auckland	608 29
St. Isidore Dorchester	881 73

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE QUÉBEC (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
St. Isidore Laprairie	582 90
St. Jacques	2,395 00
St. Jacques le Mineur	255 80
St. Janvier	576 35
St. Jean	24,071 98
St. Jean Baptiste de Rouville	657 12
St. Jean Chrysostome de Lévis	511 19
St. Jean de Dieu	1,024 13
St. Jean de Matha	752 27
St. Jean des Piles	645 73
St. Jean d'Orléans	406 73
St. Jean L'Evangéliste	597 42
St. Jean Port Joli	1,975 84
St. Jean Station	1,425 97
St. Jean sur Lac	74 32
St. Jérôme	12,988 92
St. Joachim de Montmorency	514 39
St. Joachim de Shefford	188 92
St. Joseph D'Alma	6,796 55
St. Joseph de Beauce	5,521 26
St. Joseph de Grantham	559 32
St. Joseph de Lepage	169 32
St. Joseph de Sorel	740 86
St. Joseph du Lac	255 66
St. Jovite	3,944 11
St. Jovite Station	972 06
St. Jude	536 58
Ste. Julie de Verchères	662 29
Ste. Julienne	585 90
Ste. Julie Station	310 33
St. Juste de Bretenières	276 58
St. Juste du Lac	253 56
St. Justin Maskinongé	880 74
Ste. Justine de Newton	1,137 86
Ste. Justine Station	261 72
St. Lambert de Lévis	810 08
St. Laurent d'Orléans	482 40
St. Lazare Village	532 12
St. Léandre	295 36
St. Léon Maskinongé	654 74
St. Léonard d'Aston	1,282 78
St. Léonard de Portneuf	449 18
St. Léon le Grand	1,006 55
St. Liboire	709 08
St. Liguori	320 55
St. Lin	1,791 50
St. Louis de Courville	1,028 80
St. Louis de Gonzague	710 47
St. Louis du Ha Ha	864 05
Ste. Louise	758 57
Ste. Luce	274 12
Ste. Lucie de Beauregard	359 40
Ste. Lucie de Doncaster	198 61
St. Lucien	168 73
St. Ludger	1,092 36
St. Ludger Rivière du Loup	1,799 24
Ste. Madeleine	2,468 41
St. Magloire	642 24
St. Malachie	1,312 09
St. Malo	820 50
St. Marc	449 93
St. Marc des Carrières	1,478 83
St. Marcel de l'Islet	463 31
St. Marcel de Richelieu	217 44
Ste. Marguerite de Dorchester	643 29
Ste. Marie Beauce	4,705 48
Ste. Marie Salomée	263 59
Ste. Marthe	385 50
St. Martin	357 44
Ste. Martine	857 34
St. Mathias	1,144 81
St. Mathieu	523 52
St. Mathieu de Laprairie	182 30
St. Maurice	811 30
Ste. Melanie	283 29
St. Michel de Bellechasse	1,043 44
St. Michel de Napierville	185 16
St. Michel des Saints	1,069 06
St. Moïse	383 89
St. Moïse Station	991 18
Ste. Monique de Nicolet	703 97
Ste. Monique des Deux Montagnes	259 52
Ste. Monique Lac St. Jean	211 39
St. Narcisse	1,158 07
St. Nazaire	413 47
St. Nazaire de Chicoutimi	396 19
St. Nicholas	270 91
St. Nicholas Station	334 06
St. Norbert, Berthier	489 72
St. Norbert D'Arthabaska	357 52
St. Octave	842 66
St. Odilon	433 52
St. Omer	642 03
St. Ours	1,241 59
St. Pacôme	1,902 10
St. Pamphile	1,552 89
St. Pascal	3,401 55
St. Paul de Chester	586 67
St. Paul du Buton	710 32
St. Paulin	1,057 24
St. Paul l'Ermite	324 14
Ste. Perpétue	478 96
Ste. Pétronille	263 44
St. Philemon	515 31
St. Philippe d'Argenteuil	441 92
St. Philippe de Laprairie	648 14
St. Philippe de Néri	789 03
Ste. Philomène	410 36
Ste. Philomène de Fortierville	1,148 51
St. Pie	2,030 03
St. Pierre Baptiste	317 72
St. Pierre les Becquets	784 34
St. Pierre Montmagny	520 18
St. Placide	388 20
St. Polycarpe	1,077 71
St. Prime	1,007 64
St. Prosper	801 09
St. Prosper de Dorchester	1,200 83
St. Raphaël Bellechasse	1,254 81
St. Raymond	3,377 85
St. Rémi	3,932 57
St. Rémi D'Amherst	682 40
St. Rémi de Tingwick	456 72
St. Robert	403 27
St. Roch de Richelieu	625 44
St. Roch des Aulnaies	554 03
St. Roch de l'Achigan	1 363 72
St. Romain	346 31
St. Romuald d'Etchemin	1,855 17
St. Rosaire	744 00
Ste. Rosalie	819 96
Ste. Rose	1,343 29
Ste. Rose de Lima	591 74
Ste. Rose de Watford	641 32
Ste. Rose du Dégelé	2,442 39
Ste. Sabine	264 57
Ste. Sabine de Bellechasse	513 79
Ste. Sabine Station	235 25
St. Samuel de Gayhurst	637 47
St. Sauveur des Montagnes	587 86
Ste. Scholastique	2,003 74
St. Sebastien	526 30
St. Sebastien de Beauce	923 05
St. Siméon Charlevoix	599 78
St. Siméon, de Bonaventure	710 92
St. Simon de Bagot	572 38
St. Simon de Rimouski	752 56
St. Sixte	217 08

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE QUÉBEC (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Ste. Sophie de Lacorne	336 09
Ste. Sophie de Levrard	867 69
Ste. Sophie de Mégantic	552 61
St. Stanislas de Champlain	1,343 41
St. Stanislas de Kostka	413 27
St. Sylvère	468 10
St. Syivestre	1,105 38
St. Télesphore	377 30
Ste. Thècle	1,449 20
Ste. Thècle Station	624 10
St. Théodore	351 83
St. Théodore d'Acton	394 50
St. Théophile	449 14
Ste. Thérèse de Blainville	4,933 65
St. Thomas de Joliette	414 93
St. Timothée	547 15
St. Tite	3,386 45
St. Tite des Caps	527 88
St. Ubalde	1,063 31
St. Ulric	1,332 81
St. Urbain de Charlevoix	620 49
St. Urbain de Châteauguay	467 48
Ste. Ursule	1,070 79
St. Valentin	359 11
St. Valérien	433 52
St. Valérien de Rimouski	419 08
St. Vallier	458 84
St. Vallier Station	435 93
Ste. Véronique	375 49
St. Vianney	466 45
Ste. Victoire	332 38
St. Victor de Tring	1,710 38
St. Vincent de Paul	2,209 66
St. Wenceslas	522 08
St. Zacharie	2,678 91
St. Zénon	572 07
St. Zéphirin	667 79
St. Zotique	235 86
Sabrevois	314 73
Sacré Coeur, Saguenay	489 88
Sandy Beach Centre	271 92
Sanatorium du Lac Edouard	1,292 80
Sault au Mouton	451 53
Sawyerville	2,218 51
Sayabec	1,116 99
Sayabec Station	3,213 00
Scotstown	2,986 84
Scott Junction	1,125 19
Senneterre	1,656 32
Seven Islands	684 22
Shawbridge	1,092 36
Shawinigan Falls	*27,493 45
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	25,143 20
Sub-office n° 1	2,350 25
Shawville	4,537 87
Sbeenborough	456 08
Sherbrooke	*109,729 70
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	61,865 49
Sub-office n° 1	7,928 66
Sub-office n° 2	13,207 21
Sub-office n° 3	6,337 84
Sub-office n° 4	18,909 56
Sub-office n° 5	1,480 94
Sherrington	358 24
Shigawake	366 30
Shigawake East	241 72
Sillery	547 74
Sixteen Island Lake	598 33
Sorel	12,561 48
South Bolton	320 59
South Durham	2,061 35
South Roxton	392 13
South Stukely	598 61
Spring Hill	461 79
Squatteck	94 33
Stanbridge East	982 47
Stanbridge Station	374 45
Standon	582 62
Stanstead	3,422 74
Stoke Centre	450 57
Stornoway	481 05
Stratford Centre	459 66
Sully	588 50
Sunny Bank	283 80
Sutton	4,962 13
Sutton Junction	1,012 16
Sweetsburg	1,154 65
Tadoussac	1,720 64
Taillon	613 04
Taschereau	3,303 00
Terrebonne	4,373 52
Thetford Mines	*19,072 72
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	17,080 35
Thetford Mines West	1,513 20
Thetford Sud	479 17
Thivierge	208 42
Thurso	3,438 26
Tikuape	447 53
Timiskaming Station	8,385 85
Tingwick	610 89
Tomifobia	505 20
Tourelle	513 55
Tourville	1,203 41
Trenholme	254 22
Tring Junction	867 87
Trois Pistoles	4,959 41
Trois Rivières	*74,538 84
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	60,134 82
Sub-office n° 1	7,692 23
Sub-office n° 2	4,352 93
Sub-office n° 3	505 76
Sub-office n° 4	586 00
Sub-office n° 5	1,267 10
Ulverton	257 39
Upper Bedford	2,148 05
Upper Melbourne	423 48
Upton	1,124 77
Val Barrette	839 74
Val Brillant	2,597 68
Valcourt	1,377 28
Val David	443 45
Val des Bois	346 81
Val Jalbert	417 63
Vallée Jonction	868 43
Valleyfield	12,327 37
Val Morin	613 36
Val Quesnel	553 63
Valracine	335 05
Val Tétreau	447 52
Varennes	1,062 84
Vaudreuil	1,103 00
Vaudreuil Station	2,254 99
Venosta	419 71
Verchères	1,087 51
Victoriaville	16,286 68
Viger	769 61
Village Blier	708 48
Village des Aulnaies	457 43
Village Richelieu	1,131 45
Ville Marie	3,013 70
Villemontel	1,239 78
Villeroy	387 66
Vimy Ridge Mine	448 79
Vinton	352 18

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE QUÉBEC (*Fin*)

Bureaux	Recettes $ c.
Wakefield	1,439 32
Waltham Station	666 39
Warden	1,535 63
Warwick	2,924 97
Waterloo	6,528 63
Waterville	1,885 65
Way's Mills	332 86
Weedon	1,569 07
Weir	751 64
West Brome	572 22
West Broughton	547 07
West Junction	386 30
West Shefford	1,177 68
Wickham West	1,017 42
Windsor	3,903 70
Windsor East	1,578 89
Woburn	531 33
Wolfestown	318 71
Wotton	1,272 06
Wright	352 87
Wyman	459 55
Yamachiche	1,565 99
Yamaska	499 23
Yamaska Est	386 58
Bureaux non comptables	142,389 93
	7,148,649 69

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

Advocate Harbour	890 88
Afton	415 89
Amherst	*30,509 21
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	29,499 27
Sub-office n° 1	711 92
Sub-office n° 2	298 02
Amirault Hill	197 53
Annapolis Royal	6,881 21
Antigonish	13,152 28
Arcadia	440 23
Arichat	1,726 54
Athol	265 63
Auburn	547 67
Avonport Station	566 57
Aylesford	3,060 55
Baddeck	2,763 32
Bailey's Brook	222 14
Barrington	1,770 49
Barrington Passage	1,199 38
Barss' Corners	1,008 27
Barton	374 93
Bass River	1,292 27
Bear River Digby	3,501 83
Bedford	2,293 16
Belleville	230 66
Belliveau Cove	642 39
Belmont	749 01
Berwick	5,206 79
Bible Hill	1,305 81
Big Bras d'Or	210 38
Bill Town	226 83
Birch Grove	557 92
Blandford	390 63
Block House	478 67
Boylston	741 92
Bridgeport	720 02
Bridgetown	7,505 07
Bridgeville	216 19
Bridgewater	16,303 70
Brighton	222 78
Brookfield Colchester	1,001 49
Brooklyn, Queens	1,112 97
Caledonia, Queens	2,037 00
Caledonia Mines	1,732 20
Cambridge Station	557 09
Canning	3,666 48
Canso	5,376 85
Cape North	395 19
Cape St. Mary	191 65
Carleton	661 94
Centre Burlington	373 09
Centreville, Digby	437 15
Centreville, Kings	702 12
Chester	4,319 59
Chester Basin	971 99
Cheticamp	1,858 63
Cheverie	488 26
Chignecto	177 99
Christmas Island	404 77
Church Point	984 14
Clarke's Harbour	2,122 85
Clementsport	882 94
Clementsvale	478 92
Cleveland	308 94
Clyde River	508 05
Cold Brook Station	327 71
Collingwood Corner	592 44
Conquerall Banks	293 20
Cross Roads, Country Harbour	445 99
Curry's Corner	524 93
Dayspring	378 92
Debert Station	911 56
Deep Brook	915 28
Denmark	593 83
D'Escousse	666 72
Digby	9,793 15
Diligent River	316 95
Dominion No. 4	1,077 39
Dominion No. 6	876 64
Dublin Shore	313 00
Earltown	203 29
East Apple River	276 48
East Baccaro	93 52
East Erinville	130 57
East La Have	317 48
East Port Medway	209 52
East Pubnico	298 09
East River St. Mary's	160 93
East Southampton	349 10
Economy	405 11
Eel Brook	305 78
Elderbank	512 79
Ellershouse	479 75
Elmsdale, Hants	1,198 55
Enfield	777 43
Englishtown	309 45
Eureka	989 87
Falmouth	722 39
Five Islands	605 80
Florence	1,452 05
Forties Settlement	269 91
Frankville	426 74
Freeport	1,150 50
Frizzleton	448 75
Gabarouse	430 34
Gaspereaux	1,348 60
Gay's River	256 38

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Glace Bay	17,374 47
Glenholme	353 90
Glenwood	156 01
Goldboro	707 87
Gold River	283 54
Grand Etang	564 49
Grand Narrows	277 22
Grand Pré	716 14
Grand River	470 92
Granville Centre	392 78
Granville Ferry	2,056 02
Great Village	1,463 68
Greenfield	289 51
Greenville Station	170 10
Greenwich	1,021 34
Guysborough	2,992 61
Half Island Cove	220 69
Halifax	*468,177 61
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	369,054 29
Station postale de Dartmouth	13,914 45
Sub-office n° 2	7,071 32
Sub-office n° 3	2,427 50
Sub-office n° 4	18,536 15
Sub-office n° 5	5,388 60
Sub-office n° 6	23,072 00
Sub-office n° 6A	888 08
Sub-office n° 7	6,116 67
Armdale	5,618 03
Fairview Station	905 00
North End	15,185 52
Hampton	481 67
Hantsport	2,766 01
Harbourville	195 29
Havre Boucher	616 74
Hazel Hill	977 82
Head of Jeddore	280 64
Head of St. Margaret's Bay	300 15
Heatherton	470 94
Hebron	1,028 43
Hemford	471 08
Hopewell	1,137 18
Hortonville	369 26
Hubbards	1,368 55
Imperoyal	435 55
Ingonish	436 59
Ingramport	228 64
Inverness	5,208 62
Iona	596 73
Isaac's Harbour	562 96
Joggin Mines	1,883 75
Jordan Falls	416 32
Judique North	203 77
Kempt	361 64
Kemptville	573 89
Kennetcook Corner	792 57
Kentville	17,845 78
Kingsport	586 73
Kingston	2,040 26
La Have	1,060 24
Lantz Siding	362 92
L'Ardoise	557 68
Larry's River	333 39
Lawrencetown	2,780 52
Lequille	476 80
Liscomb	451 66
Little Bras d'Or	248 36
Little Bras d'Or Bridge	828 97
Little Brook	444 35
Little River, Digby	625 81
Liverpool	12,169 70
Lochaber	174 05
Lockeport	2,352 45
Londonderry	1,041 50
Louisburg	2,338 08
Louisdale	497 10
Lower Argyle	321 94
Lower East Pubnico	324 46
Lower l'Ardoise	359 91
Lower Wood Harbour	865 56
Lunenburg	13,052 68
Lydgate	284 40
Lyon's Brook	316 94
McGray	159 35
McKay's Corner	282 49
Mabou	1,232 86
Maccan	1,111 10
Mahone Bay	4,243 98
Main-a-Dieu	366 91
Maitland Bridge	394 60
Maitland, Hants	1,102 18
Malagash	1,126 48
Marble Mountain	168 44
Margaree Forks	664 99
Margaree Harbour	672 45
Margaretsville	453 59
Marie Josepn	453 82
Marion Bridge	214 10
Martin's Point	263 03
Martin's River	306 47
Meadowville Station	606 21
Melvern Square	496 54
Merigomish	734 02
Meteghan	850 74
Meteghan River	942 68
Meteghan Station	623 35
Middle Musquodoboit	2,101 06
Middle Stewiacke	281 88
Middleton, Annapolis	7,301 44
Middle West Pubnico	352 26
Midville Branch	139 03
Milford Station	831 96
Millville, Kings	327 09
Mill Village	683 42
Milton	1,992 11
Monastery	605 31
Morden	119 75
Moser's River	550 50
Mosherville	220 42
Mount Denison	303 17
Mount Uniacke	508 50
Mulgrave	3,298 82
Musquodoboit Harbour	1,424 62
Nappan Station	562 06
Necum Teuch	267 58
Neil's Harbour	401 00
New Aberdeen	3,245 34
New Albany	218 85
New Campbellton	234 27
New Germany	1,988 66
New Glasgow	35,584 41
New Harbour	281 19
Newport	1,339 58
Newport Landing	317 87
New Ross	943 22
New Waterford	7,973 64
Nictaux Falls	376 03
Noel	770 90
North Brookfield	342 08
North East Harbour	214 60
North Lochaber	677 70
Nortaport	646 01
North Range Corner	292 48
North Sydney	17,899 33
Old Barns	462 60
Old Bridgeport	2,388 91
Oldham	347 12
Orangedale	788 98

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE (*Fin*)

Bureaux	Recettes $ c.
Oxford	5,550 51
Oxford Junction	540 84
Paradise	1,006 25
Parrsboro	6,942 63
Petite de Grat Bridge	482 12
Petite Rivière Bridge	789 53
Pictou	12,414 37
Pictou Landing	321 08
Plympton	336 64
Point Tupper	714 30
Pomquet	210 62
Port Bickerton	225 19
Port Clyde	377 31
Port Dufferin	574 34
Port George	293 97
Port Greville	812 42
Port Hastings	677 14
Port Hawkesbury	2,909 16
Port Hood	1,817 72
Port Hood Island	281 30
Port Howe	290 00
Port La Tour	288 72
Port Lorne	302 29
Port Maitland	1,049 19
Port Medway	601 53
Port Morien	1,187 05
Port Mouton	716 55
Port William	1,683 78
Prospect	192 01
Pubnico	712 01
Pugwash	3,318 88
Pugwash Junction	13 93
Queensport	490 50
Quinan	83 96
Reserve Mines	1,711 73
River Bourgeois	392 74
River Denys Station	508 21
River Hebert	2,679 99
River John	2,415 88
River Philip	372 24
Riverport	1,150 73
Rockdale	226 44
Rockingham Station	1,390 40
Rose Bay	506 92
Roseway	184 60
Round Hill	468 64
St. Andrews	382 23
Ste. Croix	323 05
St. Peter's	2,256 28
Sable River West	405 55
Salmon River Digby	429 31
Sandy Cove	516 12
Sandy Point	331 27
Saulnierville	299 07
Saulnierville Station	241 59
Scotch Village	518 78
Scotsburn	1,313 70
Scotsville	211 47
Seabright	273 80
Shag Harbour	415 43
Sheet Harbour	2,084 26
Shelburne	5,341 19
Sherbrooke	1,897 14
Shinimecas Bridge	371 93
Ship Harbour	451 18
Shubenacadie	3,576 52
Smith's Cove	845 62
Somerset	692 40
Sonora	747 33
Southampton	322 46
South Brookfield	523 35
South Gut of St. Ann's	149 42
South Maitland	361 67
South Ohio	716 51
South River Lake	131 65
Springfield	1,117 72
Springhill	13,254 09
Springhill Junction	456 42
Spry Bay	282 82
Stellarton	10,733 58
Stewiacke	2,903 86
Strathlorne	195 55
Summerville	322 62
Sunnybrae	467 34
Surette Island	184 12
Sydney	*65,276 50
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	54,812 41
Ashby	2,218 45
Sydney Subway	6,164 40
Whitney Pier	2,081 24
Sydney Mines	10,009 02
Tancook Island	441 27
Tangier	476 00
Tatamagouche	3,779 34
Thomson Station	496 96
Thorburn	1,480 80
Three Mile Plains	447 37
Tidnish	225 74
Tiverton	895 92
Torbrook Mines	276 55
Tracadie	465 37
Trenton	3,570 14
Truro	52,969 94
Tusket	847 82
Upper Kennetcook à	378 67
Upper Musquodoboit	991 78
Upper Port Latour	248 71
Upper Stewiacke	1,637 25
Wallace	1,342 13
Wallace Bridge	305 72
Walton	1,087 79
Waterville	1,720 55
Waverley	321 46
Wedgeport	582 31
Wentworth Centre	200 53
West Arichat	705 73
West Bay	398 88
West Branch, River John	296 09
Westchester Station	953 65
West Dublin	483 10
Western Shore	624 20
West Gore	410 55
West La Have	292 95
Westport	1,180 56
West Pubnico	435 04
West River Station	512 36
Westville	6,767 70
Weymouth	3,171 03
Weymouth North	647 90
Whitehead	435 90
Whycocomagh	1,188 11
Wilmot Station	953 71
Windsor	16,784 03
Windsor Forks	368 60
Windsor Junction	385 22
Wolfville	13,490 06
Yarmouth	27,763 52
Yarmouth North	2,421 15
Yarmouth South	2,127 72
Bureaux non comptables	112,714 56
	1,335,022 70

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Bureaux	Recettes $ c.
Adamsville	201 92
Albert	1,274 88
Alma	781 86
Anagance	620 76
Andover	1,036 02
Apohaqui	1,252 58
Aroostook Junction	1,168 60
Arsenault Siding	187 24
Arthurette	517 63
Atholville	859 46
Back Bay	342 81
Baie Verte	623 07
Baker Brook	517 69
Balmoral	382 53
Barnaby River	400 92
Bass River	355 88
Bath	2,313 66
Bathurst	12,892 54
Bayfield	965 60
Beaver Harbour	547 37
Beechwood	157 48
Belleisle Creek	829 30
Benjamin River	312 72
Benton	468 05
Black Point	150 16
Blackville	1,631 52
Blissfield	221 18
Bloomfield Station	718 30
Boiestown	1,528 67
Brest	92 62
Bristol	1,162 83
Brown's Flats	383 27
Buctouche	2,172 85
Burnsville	568 19
Burnt Church	416 87
Burtt's Corner	733 45
Butternut Ridge	1,398 16
Cambridge	423 72
Campbellton	22,235 71
Canaan Station	133 64
Canterbury Station	1,685 14
Cape Bald	497 55
Cape Tormentine	761 59
Caraquet	2,626 59
Castalia	546 16
Centreville	2,415 47
Chamcook	363 39
Charlo Station	599 08
Chatham	13,083 01
Chipman	3,664 87
Clair	614 28
Clifton Kings	611 30
Cocagne	234 26
Cody's	1,009 38
Coldstream	532 52
Cole's Island	420 94
College Bridge	545 62
Collette	220 31
Collina	532 25
Corn Hill	173 42
Cross Creek	877 29
Cumberland Bay	573 24
Dalhousie	6,242 41
Debec	1,300 12
Derby	197 17
Doaktown	2,180 95
Dorchester	2,460 45
Douglas Harbour	153 92
Douglastown	1,311 89
Durham Bridge	479 48
Durham Centre	563 92
East Bathurst	827 55
East Florenceville	2,117 78
East St. John	1,418 22
Edgett's Landing	449 83
Edmundston	17,475 36
Eel River Crossing	825 86
Elgin	1,387 15
Enniskillen Station	352 97
Fairhaven	176 20
Fairville	5,751 82
Five Fingers	359 67
Florenceville	1,081 75
Fredericton	71,069 98
Fredericton Junction	1,316 24
Gagetown	1,585 38
Glassville	897 28
Grand Anse	869 64
Grand Falls	8,494 43
Grand Harbour	930 14
Great Shemogue	325 71
Green Point	500 95
Green River Station	761 54
Hampstead	655 97
Hampton	855 39
Hampton Station	2,708 27
Harcourt	893 73
Hartland	5,309 51
Harvey	470 52
Harvey Station	1,425 15
Hatfield Point	566 38
Hawkshaw	646 86
Hillsborough	2,021 71
Hopewell Cape	355 75
Hopewell Hill	296 56
Hoyt Station	643 53
Inkerman	603 17
Jacquet River	1,578 35
Jemseg	315 75
Kedgwick	1,699 14
Kent Junction	360 25
Keswick Ridge	188 49
Kilburn	271 84
Kingston Royal	279 60
Kouchibouguac	335 16
Lake Baker	473 59
Lakeville	590 22
Lambertville	370 43
Lameque	813 33
Leonardville	251 23
Lepreau	943 75
Little Shemogue	502 14
Loggieville	2,098 94
Lord's Cove	589 49
Lower Caraquet	430 75
Lower Hainesville	535 47
Lower Southampton	1,109 18
Ludlow	314 03
McAdam Junction	4,566 80
Marysville	2,601 13
Maugerville	409 32
Melrose	461 72
Memramcook	832 19
Middle Caraquet	284 86
Middle Sackville	820 81
Midgic Station	353 38
Millerton	721 19
Milltown	2,856 32
Millville	1,201 47
Minto	2,632 73
Miscou Centre	223 02
Moncton	*510,842 09
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	437,703 48
Sub-office n° 1	60,892 73
Sub-office n° 2	6,400 41
Sub-office n° 3	221 00
Sub-office n° 4	277 00

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK (*Fin*)

Bureaux	Recettes $ c.
Moncton (*Suite*)	
Sub-office n° 5	1,122 78
Sub-office n° 6	1,604 35
Sub-office n° 7	2,620 34
Moore's Mills	711 27
Moss Glen	268 27
Mount Carmel	248 28
Mount Pleasant	161 92
Mouth of Keswick	665 15
Napudogan	395 46
Narrows	216 92
Nash Creek	648 85
Nashwaak Bridge	808 68
Nashwaaksis	792 36
Nauwigewauk	628 00
Neguac	468 92
Newcastle	12,145 73
Newcastle Bridge	608 26
Newcastle Creek	360 94
New Mills	585 30
North Devon	1,878 17
North Head	1,758 18
Norton	2,440 87
Oak Point	236 20
Oromocto	1,216 61
Paquetville	522 01
Pennfield	146 40
Pennfield Ridge	358 61
Penobsquis	654 25
Perth	5,024 24
Petitcodiac	2,791 16
Petit Rocher	541 59
Petit Rocher Nord	631 98
Pigeon Hill	97 55
Pinder	885 37
Plaster Rock	3,374 20
Pocologan	238 20
Pointe de Bute	332 06
Port Elgin	2,983 75
Prime	201 58
Prince William	476 56
Prince William Station	569 87
Quarryville	357 30
Queenstown	258 60
Red Bank	691 48
Renous	819 98
Rexton	2,048 43
Richibuctou	2,671 35
Riley Brook	302 67
Ripples	523 44
River Charlo	552 92
River de Chute	310 67
River Side	620 15
Rogersville	1,609 33
Rolling Dam Station	1,431 02
Rothesay	2,082 84
Rusagornis Station	329 18
St. Andrews	6,343 55
St. Anne de Madawaska	662 82
Ste. Anne du Bocage	225 32
St. Antoine de Kent	472 66
St. Bazil	813 09
St. Charles	285 04
St. François de Madawaska	335 15
St. George	3,545 42
St. Ignace	182 22
St. Isidore	346 12
St. Jacques	401 70
Ste. Jeanne d'Arc	285 94
St. John	*258,736 29
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	164,411 90
Sub-office n° 1	3,610 17
St. John (*Suite*)	
Sub-office n° 2	5,589 42
Sub-office n° 3	6,221 00
Sub-office n° 4	7,823 65
Sub-office n° 5	23,631 07
Sub-office n° 6	2,573 07
Haymarket Square	3,888 82
Indian Town	3,292 90
Marsh Bridge	1,124 63
Milledgeville	278 00
St. John North	11,516 43
St. John West	9,520 99
Sand Point Road	14 00
Union Street	15,290 24
St. Joseph, Westmoreland	1,468 27
St. Leolin	314 09
St. Leonard	2,507 22
St. Louis de Kent	573 37
St. Martin's	1,338 53
St. Paul's	278 00
St. Quentin	2,280 89
St. Stephen	17,223 26
Sackville	17,847 69
Salisbury	1,641 00
Salmonhurst	568 59
Seal Cove	911 97
Shannon	536 63
Shediac	4,835 71
Sheffield	181 16
Sheila	400 72
Shippigan	1,319 71
Shives Athol	405 67
Siegas	298 51
South Branch of St. Nicholas River	203 56
South Devon	1,565 12
South Nelson	1,155 56
Springfield Royal	355 98
Stanley	2,049 93
Stickney	271 71
Stonehaven	307 44
Sunnybrae	1,156 45
Sussex	15,657 27
Sussex Corner	563 15
Tabucintac	659 83
Taymouth	471 24
The Glades	1,089 18
Tilley Road	345 41
Tracadie	2,223 56
Tracy	623 71
Upham	268 48
Upper Blackville	338 65
Upper Gagetown	331 80
Upper Kent	490 30
Upper Pockmouche	354 57
Upper Sackville	926 20
Upper Woodstock	410 98
Verret	87 36
Victoria	554 55
Waterside	120 18
Welchpool	772 08
Welsford	943 49
West Bathurst	3,256 21
Westfield	471 21
Whitehead	427 16
Wilson's Beach	676 57
Windsor	104 95
Wirral	279 57
Woodstock	20,028 85
Young's Cove Road	820 40
Zealand Station	315 32
Bureaux non comptables	71,018 57
	1,310,741 76

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

Bureaux	Recettes $ c.	Bureaux	Recettes $ c.
Albany	1,510 58	Kinkora	722 94
Alberton	3,236 37	Kinross	458 82
Annandale Lot 56	311 58	Miscouche	693 43
Armadale	409 78	Montague	4,781 72
Beaton's Mills	437 16	Morell	1,006 77
Bedeque	516 76	Mount Stewart	1,545 51
Bedford Station	261 90	Murray Harbour	1,191 72
Belfast	609 09	Murray River	1,073 96
Bloomfield Station	712 92	New Glasgow	241 43
Bonshaw	438 30	New London	444 13
Breadalbane	1,225 36	New Wiltshire	849 44
Bristol	269 59	Northam	501 16
Cape Traverse	76 45	O'Leary Station	2,843 32
Cardigan	1,384 52	Peake Station	638 36
Carleton Siding	1,074 30	Piusville	918 40
Central Bedeque	388 32	Portage Prince	398 39
Charlottetown	61,596 29	Port Borden	831 69
Clyde River	532 85	Pownall	245 30
Coleman	789 93	Princetown	714 85
Conway Station	376 36	Richmond	590 83
Crapaud	515 80	St. Louis	705 11
Dundas Centre	490 81	St. Mary's Road	732 08
East Baltic	411 28	St. Peter's Bay	1,481 08
Ellerslie	562 97	Souris East	4,228 68
Elmira	562 10	Stanley Bridge	297 82
Elmsdale	664 08	Summerside	19,073 77
Emerald	676 89	Tignish	2,730 18
Fredericton Station	458 14	Tyne Valley	811 08
Freetown	663 22	Vernon Bridge	536 63
French River	469 61	Vernon River	386 43
Georgetown	1,463 63	Victoria	768 25
Hopefield	360 81	Wellington Station	1,172 22
Howlan	460 64	Wood Islands North	244 34
Hunter's River	2,217 20	Bureaux non comptables	6,704 40
Kensington	3,613 26		
			150,313 09

PROVINCE DU MANITOBA

Alexander	1,637 77	Binscarth	2,912 93
Alonsa	1,017 42	Birch River	854 90
Altamont	901 20	Bird's Hill	411 28
Altona	3,043 62	Birnie	693 03
Amaranth	596 38	Birtle	4,046 19
Angusville	1,642 97	Boissevain	5,904 24
Arborg	2,458 18	Bowsman River	3,504 10
Arden	1,826 99	Bradwardine	755 14
Argyle	420 83	Brandon	107,270 32
Arnaud	1,053 63	Broad Valley	436 25
Arnes	276 40	Brookdale	987 96
Arrow River	458 27	Broomhill	357 18
Ashern	1,369 97	Brunkild	845 30
Ashville	603 75	Bruzelles	547 63
Austin	1,850 41	Bunclody	232 41
Bagot	628 28	Butler Station	319 77
Baldur	2,677 97	Caliento	256 92
Balmoral	853 41	Camper	504 57
Bannerman	398 44	Camperville	231 48
Barrows	275 30	Carberry	4,565 08
Basswood	1,377 92	Cardale	1,044 13
Beaconia	329 80	Cardinal	350 21
Beaman	126 64	Carman	8,191 85
Beausejour	2,908 06	Carnegie	189 07
Beaver	269 00	Carroll	925 55
Belleview	339 21	Cartwright	2,924 64
Bellsite	197 52	Chatfield	472 01
Belmont	2,948 41	Clandeboye	604 48
Benito	2,380 05	Clan William	1,465 70
Beresford	512 68	Clearwater	1,151 22
Bethany	580 53	Cordova	339 18
Beulah	758 87	Cormorant	190 59
Bield	331 80	Coulter	551 66

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DU MANITOBA (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Cranberry Portage	831 27
Crandall	1,381 87
Croll	222 69
Cromer	847 03
Crystal City	3,141 18
Culross	321 50
Cypress River	2,374 78
Dand	714 27
Darlingford	2,147 90
Dauphin	21,559 11
Decker	750 07
Deepdale	703 10
Deer Horn	264 98
Deleau	743 31
Deloraine	5,847 21
Desford	438 07
De Wet	207 86
Dominion City	1,287 37
Douglas Station	763 17
Dropmore	634 95
Dunrea	1,468 39
Durban	1,309 47
East Selkirk	787 40
Ebor	506 37
Eden	1,326 37
Edrans	646 65
Elgin	2,403 47
Elie	870 55
Elkhorn	3,808 32
Elm Creek	2,220 45
Elphinstone	1,313 69
Elva	682 54
Emerson	4,340 47
Erickson	1,734 61
Eriksdale	1,989 95
Erinview	212 87
Ethelbert	2,062 91
Ewart	346 85
Fairfax	448 03
Fairford	480 18
Fannystelle	1,119 49
Firdale	221 77
Fisher Branch	1,337 95
Fishing River	238 51
Fork River	1,104 58
Forrest Station	422 97
Fort Garry	711 61
Fort White	535 03
Foxwarren	2,641 82
Franklin	1,486 66
Gardenton	663 79
Garland	643 56
Garson Quarry	529 31
Gilbert Plains	5,473 29
Gimli	2,420 40
Giroux	612 08
Gladstone	4,288 12
Glenboro	3,238 77
Glencairn	330 39
Glenella	1,611 22
Glenora	655 42
Goodlands	1,203 03
Grande Clairière	378 24
Grand Marais	317 30
Grand View	4,848 94
Graysville	682 12
Great Falls	1,540 78
Green Ridge	350 03
Greenway	882 28
Gregg	288 59
Gretna	2,223 32
Griswold	1,504 64
Gunton	465 35
Hadashville	230 41
Hamiota	3,317 97
Harcus	129 05
Harding	585 70
Hargrave	444 61
Harrowby	462 88
Harte Station	257 13
Hartney	4,045 06
Haskett	422 35
Hayfield	498 67
Haywood	631 91
Headingly	960 15
Helston	316 76
Herb Lake	409 44
High Bluff	775 41
Hilton	558 80
Hodgson	897 88
Holland	3,188 32
Holmfield	1,266 22
Homewood	481 80
Horndean	404 30
Hulton	1,499 81
Ingelow	202 61
Inglis	1,661 13
Inwood	1,176 98
Isabella	633 32
Janow	932 09
Justice	422 19
Kaleida	413 11
Katrime	377 76
Kawende	1,706 58
Kelloe	775 36
Kelwood	1,564 79
Kemnay	305 63
Kenton	1,338 69
Kenville	1,159 41
Keyes	535 40
Killarney	6,831 38
Kirkella	499 86
Kirkfield Park	376 30
Komarno	448 45
La Broquerie	601 46
Lac du Bonnet	2,441 41
Langruth	1,331 18
Larivière	1,598 39
La Salle	659 71
Lauder	1,595 82
Laurier	1,075 19
Lavenham	467 71
Lena	491 50
Lenore	1,142 74
Letellier	1,185 68
Libau	553 98
Loretto	440 67
Lowe Farm	939 72
Lundar	1,801 43
Lyleton	1,365 14
McAuley	1,495 99
McConnell	584 82
McCreary	2,097 59
MacDonald	606 21
MacGregor	3,241 77
Mafeking	520 36
Magnet	251 95
Makaroff	660 34
Makinak	936 85
Manitou	4,639 80
Manson	785 84
Mariapolis	1,225 59
Marquette	629 82
Mather	1,423 48
Matlock	398 92
Mayfield Station	271 77
Medora	1,032 70
Melita	5,421 95

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DU MANITOBA (*Suite*)

Bureaux	Recettes $	c.
Mentmore	228	92
Menzie	302	67
Miami	2,141	43
Millwood	374	73
Miniota	2,108	50
Minitonas	1,864	44
Minnedosa	9,535	68
Minto	1,927	75
Moline	551	51
Moorepark	462	03
Morden	8,091	40
Morris	2,914	77
Mountainside	382	64
Mowbray	353	52
Muir	230	35
Mulvihill	695	11
Myrtle	680	70
Napinka	1,897	09
Narcisse	309	39
Neelin	790	13
Neepawa	11,468	15
Nesbitt	1,026	25
Newdale	2,549	52
Ninette	5,326	35
Ninga	1,766	11
Niverville	710	71
Norgate	310	18
Norwood Grove	8,069	78
Notre Dame de Lourdes	1,543	13
Oak Bank	520	72
Oakburn	1,872	68
Oak Lake	3,284	72
Oak Point	692	65
Oak River	1,690	07
Oberon	331	79
Ochre River	1,497	98
Otterburne	2,873	34
Petersfield	739	52
Pettapiece	293	96
Pierson	1,635	29
Pikwitonei	599	63
Pilot Mound	3,689	57
Pinawa	323	32
Pine Falls	4,205	32
Pine River	993	24
Piney	722	89
Pipestone	1,722	25
Plumas	1,817	64
Plum Coulee	2,127	58
Pointe du Bois	794	12
Pope	295	58
Poplarfield	493	38
Poplar Point	810	41
Portage la Prairie	28,392	65
Purves	516	19
Rapid City	3,597	12
Rathwell	1,715	05
Reaburn	273	77
Regent	586	36
Renwer	418	60
Reston	4,364	14
Ridgeville	674	74
Riding Mountain	633	84
Rivers	2,618	30
Riverton	2,131	39
Roblin	4,219	64
Roland	2,759	57
Rorketon	851	29
Rosebank	509	25
Roseisle	674	72
Rosenfeld	1,058	33
Rossburn	2,648	71
Rossendale	582	12
Rounthwaite	664	71
Russell	5,162	93
St. Boniface	15,935	59
Ste. Agathe	745	27
St. Alphonse	290	38
Ste. Amélie	264	64
Ste. Anne des Chênes	1,294	41
St. Claude	1,392	37
Ste. Elizabeth	264	23
St. Eustache	289	22
St. Jean Baptiste	1,327	22
St. Laurent	922	19
St. Lazare	976	32
St. Martin's Station	612	41
St. Norbert	734	49
St. Pierre Jolys	1,662	78
Ste. Rose du Lac	1,970	17
Sandy Lake	1,343	09
Sanford	970	85
Scandinavia	102	72
Selkirk	8,918	47
Shellmouth	822	89
Shoal Lake	5,523	89
Sidney	1,257	13
Sifton	2,483	37
Silverton Station	407	98
Sinclair Station	1,129	81
Snow Flake	1,393	64
Solsgirth	1,312	17
Somerset	2,486	97
Souris	8,251	73
South Junction	468	16
Sperling	1,491	87
Sprague	748	17
Starbuck	1,356	86
Stead	437	85
Steeprock	711	49
Steinback	2,440	02
Stephenfield	241	57
Stockton	656	60
Stonewall	3,847	02
Stony Mountain	771	09
Strathclair	2,895	89
Stuartburn	274	10
Sundown	327	15
Swan Lake	1,961	90
Swan River	6,705	71
Teulon	2,453	78
The Pas (Le Pas)	26,910	23
Thornhill	682	34
Tilston	1,154	16
Tolstoi	768	15
Toutes Aides	281	82
Transcona	5,340	76
Treesbank	568	79
Treherne	3,701	61
Two Creeks	537	86
Tyndall	627	22
Ukraina	312	14
Underhill	229	00
Uno	460	70
Valley River	711	91
Vassar	722	10
Victoria Beach	779	48
Virden	10,786	95
Vista	655	09
Vita	1,045	13
Wabowden	418	83
Wakopa	282	49
Warrenton	605	77
Waskada	2,670	92
Wawanesa	9,548	29
Wellwood	1,126	23
Westbourne	887	67
Wheatland	262	12

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DU MANITOBA (*Fin*)

Bureaux	Recettes $ c.
Whitemouth	1,511 95
Whitewater	411 01
Willen	412 58
Winkler	3,611 64
Winnipeg	*3,665,522 50
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	3,237,179 69
Station postale B	20,073 01
Station postale C	15,847 83
Station postale D	12,443 55
Station postale K	8,082 77
Station postale L	16,335 04
Sub-office n° 1	21,473 94
Sub-office n° 2	2,168 86
Sub-office n° 3	29,652 82
Sub-office n° 4	57,110 36
Sub-office n° 6	12,571 56
Sub-office n° 7	651 43
Sub-office n° 8	5,340 56
Sub-office n° 10	10,950 63
Sub-office n° 11	5,191 83
Sub-office n° 12	5,863 70
Sub-office n° 13	5,892 20
Sub-office n° 14	6,726 08
Sub-office n° 15	16,558 27
Sub-office n° 16	3,973 84
Sub-office n° 17	5,123 03
Sub-office n° 18	4,917 10
Sub-office n° 19	8,959 89
Winnipeg (*Suite*)	
Sub-office n° 20	5,225 64
Sub-office n° 21	10,472 76
Sub-office n° 22	7,913 85
Sub-office n° 23	67,091 35
Sub-office n° 24	3,601 86
Sub-office n° 25	1,842 14
Sub-office n° 26	1,504 71
Sub-office n° 27	6,816 87
Sub-office n° 28	1,971 94
Sub-office n° 29	16,783 97
Dickens	2,107 23
East Kildonan	576 41
Fort Rouge	5,495 57
Inkster	5,954 39
Kildonan West	1,910 70
Louise Bridge	11,081 67
Morse Place	281 59
St. Vital	1,360 40
Sturgeon Creek	441 38
Winnipeg Beach	2,084 72
Winnipegosis	2,904 70
Wood Bay	310 68
Woodlands	772 48
Woodnorth	563 59
Woodside	151 07
Bureaux non comptables	46,378 69
	4,454,547 40

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN

Abbey	2,970 60
Aberdeen	2,127 32
Abernethy	2,649 99
Adanac	902 46
Admiral	2,155 17
Alameda	2,826 28
Albertville	343 70
Alida	1,243 36
Allan	2,620 77
Alsask	3,619 92
Alticane	137 01
Amazon	411 00
Amsterdam	323 52
Amulet	1,044 09
Anerley	607 34
Aneroid	4,059 95
Anglia	925 37
Annaheim	614 17
Antelope	800 39
Antler	1,785 71
Arborfield	590 29
Archerwill	685 01
Arcola	5,760 99
Ardath	1,355 78
Ardill	607 98
Arelee	479 19
Argo	301 68
Armley	1,112 83
Arran	1,648 26
Artland	832 74
Asquith	2,466 88
Assiniboia	12,438 58
Atwater	1,000 50
Avonhurst	451 27
Avonlea	3,046 68
Aylesbury	1,887 92
Baildon	282 28
Balcarres	3,996 98
Baldwinton	783 61
Balgonie	1,431 86
Bangor	1,065 65
Barbour	129 89
Baring	308 25
Bateman	1,878 10
Battleford	8,413 74
Battrum	1,200 99
Bayard Station	472 77
Beadle	604 33
Beatty	1,195 70
Beaufield	334 22
Beaver Flat	272 71
Bechard	362 13
Beechy	2,480 42
Belle Plaine	829 00
Bender	494 65
Bengough	3,955 14
Benson	1,017 04
Bethune	2,522 78
Beverley Station	459 36
Bienfait	2,790 70
Big Beaver	250 90
Biggar	11,195 20
Big River	3,003 31
Birch Hills	3,925 15
Birmingham	285 40
Birsay	1,888 56
Bjorkdale	238 09
Bladworth	2,410 84
Blaine Lake	3,719 95
Blucher	746 68
Blumenhof	884 69
Boharm	586 46
Borden	2,491 97
Bounty	1,181 73
Bracken	1,782 17
Braddock	391 50
Bradwell	1,276 75
Brancepeth	656 35

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Bratton	345 21
Bredenbury	2,058 05
Bresaylor	551 70
Bridgeford	787 10
Briercrest	1,911 68
Broadacres	812 17
Broadview	4,666 36
Brock	2,237 56
Broderick	2,535 49
Bromhead	1,703 86
Brooksby	1,045 92
Browning	642 37
Brownlee	1,656 49
Bruno	3,672 04
Buchanan	3,204 42
Bulyea	1,811 80
Burstall	2,260 31
Buttress	283 00
Cabri	5,766 04
Cadillac	3,069 32
Calder Station	1,854 55
Cana	261 41
Candiac Station	1,025 67
Cando	1,150 91
Canora	6,884 70
Cantuar	560 55
Canuck	423 18
Canwood	2,549 44
Cardross	359 80
Carievale	1,690 87
Carlton	587 68
Carlyle	4,212 17
Carmel Station	1,035 36
Carmichael	1,039 94
Carnduff	4,914 47
Caron	1,681 82
Carruthers	860 55
Cavell	783 95
Cedoux	901 58
Central Butte	2,851 27
Ceylon Station	2,621 14
Chamberlain	1,746 43
Chaplin	2,699 33
Charlotte	56 05
Chipperfield	285 86
Churchbridge	1,755 62
Clair	1,270 53
Clavet	462 98
Claybank	985 69
Claydon	688 33
Cleeves	432 11
Climax	2,815 74
Cloan	251 54
Clouston	314 19
Cochin	224 73
Coderre	1,611 88
Codette Station	1,913 07
Coleville	1,230 00
Colfax	858 94
Colgate	1,193 85
Colonsay	2,227 20
Congress	1,224 33
Conquest	3,238 25
Constance	547 90
Consul	1,150 57
Coppen	293 51
Corinne	430 49
Corning	1,081 88
Coronach	2,338 85
Court	233 58
Courval	441 26
Craik	4,986 10
Crane Valley	1,410 63
Craven	1,427 36
Creelman	2,736 41
Crestwynd	840 90
Crichton	542 58
Crooked River	1,259 13
Cudworth	3,257 92
Cupar	3,824 86
Cut Knife	2,975 70
Cymric	841 03
Dafoe	1,661 45
Dahinda	715 00
Dalmeny	966 29
Dana	1,203 19
D'Arcy Station	1,069 56
Darmody	637 69
Davidson	6,265 96
Davin	577 38
Davis	703 05
Daylesford	524 41
Daysville	169 27
Debden	1,440 66
Delisle	2,960 78
Delmas	886 17
Demaine	1,610 19
Denholm	1,311 40
Denzil	3,003 38
Dewar Lake	567 16
Dendron	278 16
Dilke	1,396 62
Dinsmore	2,778 84
Disley	864 21
Divide	222 74
Dodsland	2,378 68
Dollard	1,397 39
Domremy	1,732 43
Donavon	799 60
Donwell	370 53
Drake	1,813 98
Drinkwater	1,597 03
Driver	681 02
Druid	993 76
Dubuc	1,997 89
Duck Lake	1,985 49
Duff	936 44
Dumas	506 26
Dummer	1,080 66
Dunblane	1,953 99
Dundurn	2,436 87
Dunfermline	293 19
Dunkirk	650 37
Dunlop	152 43
Duval	1,876 28
Dysart	2,350 94
Earl Grey	2,878 78
East Anglia	115 87
East End	4,502 94
Eatonia	2,847 93
Ebenezer	648 31
Echo	526 41
Edam	2,317 26
Edenwold	1,172 30
Edfield	315 10
Edgeley	692 75
Edgeworth	185 32
Elbow	2,927 06
Eldersley	1,828 63
Eldred	256 95
Elfros	2,962 23
Elrose	2,908 08
Elstow	1,606 37
Englefeld	1,174 08
Ernfold	2,067 84
Esk	649 37
Eskbank	587 26
Esterhazy	3,321 40

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Estevan	19,381 10
Estlin	512 20
Eston	4,345 60
Estuary	566 95
Ethelton	255 68
Ettington	442 39
Evesham	1,342 83
Expanse	994 46
Eyebrow	2,137 28
Eyre	285 21
Fairholme	403 83
Fairlight Station	1,460 52
Fairmount Station	699 04
Fairy Glen	351 15
Fenton	391 34
Fenwood	1,218 86
Fertile	358 25
Fielding	1,377 25
Fife Lake	1,349 58
Fillmore	2,590 40
Findlater	1,269 40
Fiske	1,385 88
Flaxcombe	1,564 05
Fleming	1,947 03
Flintoft	647 26
Foam Lake	4,955 46
Forgan	805 30
Forget	1,599 72
Fort Pitt	247 21
Fort Qu'Appelle	4,230 44
Forward	616 71
Fosston	784 24
Fox Valley	3,079 59
Francis	1,823 97
Freemont	649 24
Frenchville	151 74
Frobisher	1,659 47
Frontier	1,324 68
Froude	686 18
Fry's	442 05
Furness	459 30
Fusilier	1,151 33
Gainsborough	2,588 12
Galilee	194 39
Gallivan	391 15
Gerald	762 45
Gibbs	638 31
Gilroy	646 70
Girvin	2,053 31
Glaslyn	981 63
Glasnevin	302 23
Glenavon	2,104 66
Glenbush	768 78
Glen Ewen	1,822 74
Glenside	2,362 83
Glentworth	407 18
Glidden	1,689 44
Golden Prairie	448 77
Goodeve	1,915 36
Goodwater	1,138 27
Gorlitz	463 50
Gouverneur	703 35
Govan	5,231 91
Govenlock	593 01
Grainland	420 73
Grand Coulee	589 39
Grandora	264 28
Gravelbourg	9,882 41
Gray	1,000 01
Grayson	1,708 61
Great Deer	326 81
Greenan	328 88
Grenfell	5,608 28
Griffin	1,535 04
Gronlid	359 10
Guernsey	2,320 97
Gull Lake	7,937 86
Hafford	3,410 38
Hague	1,879 91
Halbrite	1,366 32
Hallonquist	580 95
Hamton Station	573 08
Handel	1,816 40
Handsworth	540 58
Hanley	4,459 15
Hanson	351 76
Hardy	1,243 07
Harptree	882 40
Harris	3,200 38
Hart	302 29
Hatton	1,686 35
Hawarden	2,807 48
Hazel Cliffe	483 40
Hazel Dell	393 62
Hazenmore	3,443 44
Hearne	546 17
Hendon	563 19
Henribourg	718 92
Hepburn	1,247 99
Herbert	6,645 67
Herschel	2,676 58
Heward	1,617 08
Hirsch	622 20
Hitchcock	309 15
Hodgeville	3,133 60
Hoey	1,312 24
Hoffer	740 19
Holbein	427 14
Holdfast	2,193 53
Hoosier	770 08
Horizon	950 86
Horsham	444 94
Hubbard	1,295 72
Hudson Bay Junction	3,033 69
Hughton	1,841 95
Humboldt	11,496 71
Huntoon	420 00
Hyas	1,220 71
Imperial	3,665 65
Inchkeith	325 42
Indian Head	9,046 52
Insinger	1,135 96
Instow	892 68
Invergordon	197 96
Invermay	1,980 21
Isham	184 04
Ituna	3,003 47
Jack Fish Lake	104 82
Jansen	2,147 51
Jasmin	636 07
Juniata	328 63
Kamsack	8,048 84
Kandahar	1,676 21
Kayville	746 35
Keddleston	861 50
Keeler	1,453 96
Kegworth	371 09
Kelfield	1,068 38
Kelliher	3,512 04
Kelso Station	799 91
Kelstern	965 32
Kelvington	3,352 65
Kenaston	2,664 89
Kendal Station	990 84
Kennedy	2,147 49
Keppel	678 68
Kerrobert	9,220 48
Ketchen	493 53

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Keystown	469 81
Khedive	1,167 64
Killaly	1,234 44
Kincaid	4,170 68
Kincorth	215 94
Kindersley	9,116 74
Kinistino	4,508 80
Kinley	1,534 56
Kipling Station	4,098 79
Kisbey	2,720 39
Kronau	711 62
Krydor	1,560 94
Kuest	320 99
Kuroki	1,306 82
Kyle	2,153 00
Kylemore	475 73
Lacadena	1,452 04
Lac Pelletier	380 29
Lac Vert	839 36
Ladstock	211 19
Lafleche	5,317 27
Laird	1,393 22
Lajord	985 69
Lake Alma	1,291 21
Lake Valley	486 01
Lampman	2,228 02
Lancer	2,259 01
Landis	2,242 00
Lang	2,659 13
Langbank	921 90
Langenburg	3,326 47
Langham	2,618 16
Lanigan	4,161 91
La Porte	992 43
Lashburn	3,511 90
Laura	1,251 46
Lawson	1,366 25
Leacross	565 20
Leader	4,961 90
Leask	3,156 53
Lebret	1,293 87
Leipzig	1,127 86
Lemberg	3,127 57
Lemsford	1,112 28
Leney	1,150 69
Lenora Lake	2,454 68
Leofeld	100 04
Leofnard	240 19
Leross	1,006 36
Leroy	1,606 34
Leslie Station	1,648 94
Lestock Station	2,837 42
Lewvan	1,191 74
Liberty	1,892 15
Limerick	4,506 26
Lintlaw	1,416 00
Lipton	2,506 33
Lisieux	630 54
Livelong	652 33
Lloydminster	14,726 41
Lockwood	1,894 33
Lone Rock	1,060 48
Loreburn	2,749 48
Lorlie	707 17
Loverna	2,879 50
Lucky Lake	3,227 92
Lumsden	2,331 91
Luseland	4,329 85
Lydden	606 27
McCord	1,181 04
McGee	1,061 93
McKague	856 70
McLean	813 82
McMahon	1,162 97
McTaggart	811 78
Macdowall	632 44
Macklin	5,109 56
MacNutt	1,716 27
Macoun	2,125 13
Macrorie	2,539 69
Madison	1,186 61
Maidstone	3,301 97
Mair	447 78
Major	1,748 72
Mankota	778 20
Manor	2,486 88
Mantario	903 21
Maple Creek	10,859 60
Marcelin	1,974 63
Marchwell	1,010 30
Marengo	1,420 94
Margo	1,677 63
Markinch	1,460 48
Marquis	1,447 57
Marsden	1,546 95
Marshall	1,643 12
Maryfield	2,910 75
Marysburg	904 21
Masefield	476 95
Matador	222 35
Mawer	981 76
Mayfair	471 65
Maxim	423 68
Maymont	1,849 71
Mazenod	2,373 78
Meacham	1,644 08
Meadow Lake	1,039 74
Medstead	866 33
Melaval	1,198 70
Melfort	14,973 33
Melville	15,765 25
Mendham	1,282 87
Mennon	381 51
Meota	2,120 16
Merid	239 08
Mervin	1,935 50
Meskanaw	403 12
Meyronne	4,579 27
Midale	2,402 15
Middle Lake	359 23
Mikado	1,030 73
Milden	2,663 26
Milestone	3,443 98
Millerdale	457 64
Milly	317 13
Mistatim	837 17
Mistawasis	348 27
Mitchellton	872 59
Montmartre	2,202 24
Moose Jaw	140,046 79
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	138,487 80
Sub-office n° 1	1,558 99
Moosomin	8,799 52
Morse	4,294 28
Mortlach	3,329 60
Mossbank	3,723 78
Mozart	1,012 04
Muenster	1,794 04
Mullingar	451 66
Muscow	320 46
Naicam	2,436 77
Naisberry	280 61
Naseby	302 16
Neidpath	1,406 29
Neilburg	1,348 97
Neptune	353 95
Netherhill	1,318 00

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Neudorf	2,819 03
Neville	1,954 72
Nipawin	5,602 34
Nokomis	4,565 59
Nora	489 12
Norbury	285 52
Norquay	2,553 01
North Battleford	29,106 60
Northgate	329 33
North Portal	1,439 32
Nottingham	378 10
Nut Mountain	454 57
Oakshela	473 17
Odessa Station	1,291 19
Ogema	4,136 25
Onion Lake	630 16
Onward	394 39
Orcadia	283 52
Orkney	975 26
Ormiston	703 32
Osage	1,228 77
Osler	690 56
Otthon	681 49
Outlook	5,046 06
Outram Station	519 38
Oxbow	4,902 48
Paddockwood	830 55
Palmer	1,229 72
Palo	309 26
Pambrun	747 10
Pangman	1,839 80
Paradise Hill	364 64
Parkbeg	1,257 70
Parkman	550 83
Parkside	1,687 62
Parry	719 16
Pasqua	527 43
Paswegin	363 57
Pathlow	1,233 50
Patrick	291 93
Paynton	1,854 37
Peesane	544 00
Pelly	2,206 94
Pennant Station	2,355 01
Pense	2,137 52
Penzance	1,367 97
Percival	517 26
Perdue	3,543 02
Peterson	619 41
Phippen	717 18
Piapot	3,479 34
Pilot Butte	325 24
Pinkham	938 93
Plato	1,915 64
Pleasantdale	1,451 89
Plenty	1,999 40
Plunkett	1,859 32
Ponteix	5,058 65
Pontrilas	704 91
Portreeve	1,383 55
Prairie River	948 79
Preeceville	3,536 43
Prelate	3,122 24
Primate	1,391 99
Prince	850 22
Prince Albert	46,247 53
Prongua	247 90
Prud'homme	1,899 12
Punnichy	3,741 13
Qu'Appelle	3,402 43
Quill Lake	3,492 05
Quinton	1,179 30
Rabbit Lake	1,609 65
Radisson	4,234 33
Radville	5,831 36
Rama	1,065 21
Ratcliffe	687 91
Ravenscrag	1,205 99
Raymore	3,186 02
Readlyn	2,089 30
Red Deer Hill	298 74
Redvers	2,713 60
Regina	*932,891 58
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	854,650 39
Sub-office n° 1	17,390 00
Sub-office n° 1A	2,922 87
Sub-office n° 2	685 57
Sub-office n° 3	11,372 42
Sub-office n° 4	4,402 30
Sub-office n° 5	30,488 24
Sub-office n° 6	597 61
Sub-office n° 7	634 64
Sub-office n° 8	4,228 27
Sub-office n° 9	4,250 14
North Annex	431 05
North Regina	837 78
Regina Beach	870 96
Renown	965 86
Resource	246 65
Revenue	748 88
Rhein	1,451 66
Riceton	871 14
Richard	2,014 65
Richardson Station	514 70
Richlea	1,114 69
Richmound	1,508 19
Ridgedale	2,336 32
Ritchie	284 04
Riverhurst	2,583 61
Robinhood	296 13
Robsart	1,866 67
Rocanville	3,809 19
Roche Percée	426 37
Rockglen	2,167 54
Rock Haven	1,046 58
Rokeby	364 79
Rosetown	11,203 02
Rose Valley	1,428 49
Rosthern	7,149 83
Rouleau	4,838 96
Ruddell	1,069 60
Runciman	421 27
Runnymede	710 44
Rush Lake	1,970 14
Ruthilda	1,285 29
Rutland Station	833 81
Ryerson	335 12
St. Boswells	1,607 13
St. Brieux	1,870 00
St. Denis	208 67
St. Gregor	1,135 17
St. Hippolyte	268 39
St. Hubert Mission	168 84
St. Louis	827 34
St. Victor	341 00
St. Walburg	3,294 62
Saltcoats	3,682 13
Salter	248 19
Salvador	2,797 71
Sanctuary	988 02
Sandall	287 40
Saskatchewan Landing	113 59
Saskatoon	*346,800 38
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	304,173 02
Sub-office n° 1	6,753 33
Sub-office n° 2	9,360 39

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Saskatoon (*Suite*)	
Sub-office n° 3	2,578 11
Sub-office n° 4	1,439 43
Sub-office n° 5	10,078 07
Sub-office n° 7	618 79
Sub-office n° 8	708 85
Sub-office n° 9	1,779 37
Sub-office n° 10	569 11
Sub-office n° 11	4,038 27
Sub-office University	4,703 64
Sceptre	2,770 05
Scotsguard	2,018 17
Scott	2,316 39
Scottsburgh	374 05
Scout Lake	705 31
Secretan	640 86
Sedley	1,700 16
Semans	4,343 33
Senate	586 64
Senlac	2,408 03
Shackleton	1,701 71
Shamrock	1,401 10
Shand	297 34
Shaunavon	13,850 97
Sheho	2,968 14
Shell Brook	4,228 02
Shell Lake	666 96
Sidewood	529 60
Silton	1,296 38
Silver Park	553 66
Simpson	2,966 17
Sintaluta	2,627 02
Smiley	1,603 19
Sonningdale	817 62
Southey	3,039 92
South Fork	650 75
Sovereign	1,593 51
Spalding	1,615 75
Speers	2,135 40
Spiritwood	296 40
Springside	2,068 10
Spring Valley	1,671 96
Springwater	1,370 92
Spruce Lake	1,619 76
Spy Hill	1,339 34
Stalwart	1,109 42
Star City	4,084 16
Steelman	481 62
Stenen	2,015 97
Stewart Valley	371 07
Stockholm	2,523 19
Stone	348 73
Stony Beach	739 96
Stornoway	1,087 55
Storthoaks	1,176 87
Stoughton	3,450 12
Stranraer	1,429 96
Strasbourg Station	4,508 09
Strongfield	2,065 29
Sturgeon Valley	351 50
Sturgis	2,043 73
Success	1,830 50
Summerberry	966 28
Summercove	289 88
Superb	660 31
Surbiton	326 98
Sutherland	1,917 38
Swanson	761 43
Swift Current	35,396 40
Sylvania	1,220 61
Tadmore	601 36
Tako	324 89
Talmage	536 25
Tantallon	2,073 23
Tarnopol	591 80
Tate	905 58
Tatsfield	294 01
Taylorton	987 83
Tessier	1,624 59
Theodore	3,369 60
Tichfield	530 27
Tilney	303 20
Tisdale	8,797 28
Togo	2,414 44
Tompkins	4,225 50
Tonkin	438 40
Torquay	1,794 05
Tramping Lake	1,396 39
Traynor	563 74
Tregarva	318 53
Trewdale	352 12
Tribune	1,498 95
Trossachs	803 71
Truax	1,632 50
Tuberose	1,193 99
Tuffnell	548 52
Tugaske	2,627 55
Turtleford	2,779 88
Tuxford	1,371 67
Tway	177 67
Tyner	546 40
Tyvan	1,518 12
Unity	8,284 95
Unwin	489 47
Uren	573 61
Valjean	369 31
Val Marie	1,179 69
Valor	646 63
Valparaiso	1,144 30
Vandura	478 88
Vanguard	4,232 48
Vanscoy	1,300 52
Vantage	1,300 39
Vawn	818 33
Venn	1,072 84
Vera	531 91
Verigin	2,218 41
Verwood	2,182 02
Vibank	1,475 10
Viceroy	2,573 66
Vidora	1,135 35
Viewfield	446 52
Viscount	3,696 70
Vonda	3,044 98
Wadena	5,067 97
Wakaw	3,946 89
Waldeck	1,648 28
Waldheim	1,596 13
Waldron	1,371 27
Walpole	781 25
Wapella	4,177 47
Warman	612 22
Wartime	721 38
Waseca	1,930 05
Watrous	7,422 55
Watson	3,863 94
Wauchope	1,082 77
Wawota	2,401 42
Webb	3,243 96
Welby	257 27
Weldon	1,694 40
Welwyn	1,979 21
Weyburn	32,220 35
Wheatstone	361 17
White Bear	1,008 91
Whitewood	4,549 37
Whitkow	358 90
Whittome	188 81

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN (*Fin*)

Bureaux	Recettes $ c.
Wilcox	2,738 18
Wilkie	8,003 62
Willmar Station	825 22
Willowbrook	1,304 69
Willow Bunch	3,987 05
Willows	666 15
Wimmer	334 89
Windthorst	2,490 52
Winter	809 60
Wiseton	1,804 60
Wishart	528 40
Witchekan	117 18
Wolseley	6,123 08
Wood Mountain	595 36
Wood Mountain Station	1,093 90
Woodrow	3,340 20
Worcester	314 74
Wroxton	1,373 82
Wymark	1,166 58
Wynyard	6,899 19
Yarbo	431 30
Yellow Grass	3,309 30
Yonker	239 51
Yorkton	31,534 18
Young	4,156 63
Zealandia	2,167 40
Zehner	372 09
Zelma	1,232 30
Zeneta	296 28
Zenon Park	423 31
Bureaux non comptables	48,827 13
	3,103,373 00

PROVINCE DE L'ALBERTA

Abee	298 23
Acadia Valley	1,511 16
Acme	3,043 20
Aerial	578 85
Airdrie	1,363 76
Alberta Beach	186 09
Alcomdale	430 56
Alderson	693 20
Aldersyde	451 23
Alhambra	591 44
Alix	3,505 37
Alliance	3,104 83
Altario	1,340 30
Amisk	1,349 66
Andrew	924 27
Ankerton	127 61
Ardenode	218 38
Ardley	383 99
Ardrossan	567 53
Armada	724 05
Armena	287 02
Arrowwood	2,794 45
Ashmont	1,051 19
Athabaska	3,427 94
Atlee	580 49
Baintree	265 39
Balzac	547 20
Banff	20,029 94
Barnwell	935 50
Barons	3,232 14
Barrhead	1,742 69
Bashaw	3,623 78
Bassano	6,079 08
Battle Lake	131 72
Bawlf	2,503 82
Beacon Mines	235 48
Bearberry	106 77
Beaumont	308 39
Beauvallon	382 10
Beaverlodge	1,664 33
Beaver Mines	270 55
Beiseker	2,447 28
Bellevue	4,381 29
Bellis	1,237 61
Belloy	299 26
Benalto	791 95
Bentley	2,006 87
Benton Station	750 38
Berry Creek	144 54
Berwyn	1,858 92
Beverley	840 78
Beynon	438 00
Big Valley	3,644 89
Bindloss	1,357 11
Bircham	275 11
Bittern Lake	957 57
Black Diamond	690 34
Blackfalds	1,020 09
Blackfoot	512 11
Blackie	3,505 52
Blades	358 15
Blairmore	6,942 41
Blue Ridge	437 81
Bluesky	195 84
Bluffton	876 94
Bon Accord	741 99
Bonnyville	2,007 61
Botha	1,445 18
Bottrel	279 61
Bowden	2,666 54
Bowell	318 07
Bow Island	3,348 83
Boyle	726 62
Bragg Creek	93 62
Brainard	168 41
Brant	1,578 49
Bremner	457 21
Breton	814 43
Brightview	319 83
Brocket	557 23
Brooks	5,446 17
Brownvale	699 49
Bruce	1,343 40
Bruderheim	2,319 42
Brule Mines	964 55
Buffalo	765 35
Bulwark	796 58
Burdett	1,768 71
Burmis	169 06
Busby	655 12
Byemoor	1,160 65
Cadogan	1,725 58
Cadomin	3,967 05
Cairns	166 59
Calahoo	173 37
Calgary	*664,196 24
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	528,726 68
Sub-office n° 1	8,909 51
Sub-office n° 2	51,014 59
Sub-office n° 4	8,165 89
Sub-office n° 5	4,513 16
Sub-office n° 6	4,796 63
Sub-office n° 7	105 35

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ALBERTA (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Calgary (*Suite*)	
Sub-office n° 8	21,350 01
Sub-office n° 9	155 90
Sub-office n° 10	487 22
Sub-office n° 11	1,670 77
Sub-office n° 12	6,111 14
Sub-office n° 13	288 35
Sub-office n° 15	449 15
Sub-office n° 17	10,334 21
Sub-office n° 20	9,756 67
Sub-office n° 22	1,085 36
Sub-office n° 23	236 12
Sub-office n° 24	3,269 09
Sub-office n° 25	2,770 44
Calmar	1,145 62
Camrose	16,652 94
Canmore	3,510 14
Carbon	4,265 42
Cardiff	662 28
Cardston	8,011 69
Carmangay	3,157 21
Caroline	241 02
Carolside	308 04
Carrot Creek	232 15
Carseland	1,158 61
Carstairs	4,347 57
Carvel Station	445 96
Cassils	595 46
Castor	5,326 01
Cavendish	206 73
Cayley	1,731 61
Cereal	2,848 60
Cessford	890 45
Champion	3,849 25
Chancellor	996 92
Chauvin	3,594 87
Cheadle	364 90
Cherhill	643 17
Chinook	3,282 43
Chipman	2,892 70
Clairmont	1,219 83
Clandonald	1,371 13
Claresholm	7,569 88
Clivale	203 76
Clive	2,156 29
Clover Bar	487 98
Cluny	2,107 99
Clyde	1,918 81
Coaldale	2,176 10
Coalhurst	3,506 57
Coalspur	780 93
Coal Valley	578 88
Cochrane	3,071 73
Cold Lake	565 09
Coleman	8,859 59
Coleridge	394 21
Colinton	1,082 96
College Heights	868 12
Commerce	886 81
Compeer	1,868 26
Condor	506 74
Consort	3,325 65
Coronado	221 92
Coronation	6,840 57
Coutts	1,754 61
Cowley	1,732 11
Craigmyle	3,276 47
Cremona	221 03
Crossfield	3,224 54
Czar	2,084 24
Dalemead	546 22
Dalroy	239 74
Dapp	950 07
Darwell	187 18
Daysland	4,034 34
Delburne	2,834 49
Delia	4,209 22
Derwent	1,507 03
Dewberry	1,308 50
De Winton	597 41
Diamond City	1,284 45
Dickson	330 56
Didsbury	6,599 98
Dimsdale	289 64
Dinant	494 64
Dodds	223 70
Donalda	2,774 24
Donnelly	982 77
Dorenlee	379 15
Dovercourt	234 96
Dowling	199 16
Drumheller	22,018 06
Duchess	1,691 75
Duffield	893 54
Duhamel	649 83
Dunstable	251 25
Durlingville	546 23
Duvernay	277 95
Eckville	2,089 04
Edberg	1,585 92
Edgerton Station	3,564 02
Edmonton	*511,686 28
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	389,235 51
Station postale de Strathcona	20,133 54
Sub-office n° 1	23,251 70
Sub-office n° 2	335 76
Sub-office n° 3	188 73
Sub-office n° 4	2,762 18
Sub-office n° 5	3,090 33
Sub-office n° 6	292 76
Sub-office n° 7	187 82
Sub-office n° 9	104 05
Sub-office n° 10	26,749 44
Sub-office n° 11	5,448 60
Sub-office n° 12	792 63
Sub-office n° 13	4,540 15
Sub-office n° 14	434 00
Sub-office n° 15	6,102 83
Sub-office n° 16	744 21
Sub-office n° 17	1,801 22
Sub-office n° 18	322 41
Sub-office n° 20	16,077 87
North Edmonton	6,827 22
West Edmonton	2,263 32
Edson	6,461 46
Edwand	883 96
Egremont	551 10
Elk Point	2,009 76
Ellscott	196 81
Elnora	2,969 53
Empress	3,106 92
Enchant	1,365 74
Endiang	1,199 20
Enilda	362 08
Ensign	549 64
Entrance	404 45
Entwistle	1,063 85
Erskine	1,809 45
Esther	278 03
Etzikom	1,160 73
Evansburgh	1,561 76
Evarts	347 99
Excel	667 49
Exshaw	751 90
Eyremore	454 80
Fabyan	460 98
Fairview	1,037 20

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ALBERTA (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Falher	2,057 41
Fallis	324 14
Falun	343 29
Fawcett	681 42
Federal	239 34
Fedorah	118 75
Fenn	621 45
Ferintosh	1,745 58
Fishburn	134 70
Fleet	659 08
Foothills	927 46
Foremost	2,738 26
Forestburg	2,649 99
Fort McMurray	969 14
Fort Resolution	187 40
Fort Saskatchewan	4,837 98
Fort Smith	722 04
Frank	518 92
Freedom	126 98
Gadsby	2,274 75
Gainford	402 33
Galahad	1,995 33
Gem	374 01
Ghost Pine Creek	305 90
Gibbons Station	701 33
Gilby	154 20
Girouxville	195 24
Gleichen	4,303 86
Glendon	335 40
Glenevis	276 96
Glen Leslie	87 09
Glenwoodville	1,152 40
Golden Spike	159 04
Goodfare	131 33
Gourin	59 15
Grainger	389 19
Grande Prairie	10,803 60
Granum	3,219 96
Grantham	313 10
Grassy Lake	1,610 26
Green Court	963 98
Greenshields	411 17
Grimshaw	1,219 00
Grouard	1,054 89
Gunn	419 66
Gwynne	730 79
Hackett	318 57
Haight	384 81
Hairy Hill	828 40
Halcourt	305 73
Halkirk	2,015 81
Halladay	230 51
Hamlin	295 69
Hanna	10,814 36
Hardieville	1,091 75
Hardisty	4,155 03
Hay Lakes	1,632 38
Haynes	365 43
Hayter	1,383 35
Heath	631 03
Heisler	1,232 60
Hemaruka	547 88
Hesketh	340 58
Hespero	523 97
High Prairie	1,951 67
High River	8,983 59
Highway	87 52
Hilda	2,423 79
Hillcrest Mines	3,521 24
Hilliard	743 29
Hill Spring	881 86
Hoadley	205 72
Hobbema	329 08
Holden	3,022 11
Hughenden	2,523 53
Hussar	2,546 62
Hutton	171 23
Huxley	1,553 16
Hythe	1,138 56
Iddesleigh	439 38
Innisfail	7,918 05
Innisfree	3,255 60
Irma	2,914 90
Iron Springs	1,302 45
Irricana	1,163 51
Irvine	2,011 69
Islay	2,507 64
Jarrow	1,010 24
Jarvie	717 47
Jasper	8,376 81
Jenner	1,033 11
Junkins	810 95
Kahwin	397 08
Kathyrn	534 25
Kelsey	553 54
Keoma	369 52
Killam	4,177 76
Kingman	1,160 65
Kinsella	1,401 21
Kinuso	924 58
Kipp	333 77
Kirkcaldy	469 64
Kirriemuir	838 15
Kitscoty	3,387 68
Knee Hill Valley	361 80
Lac la Biche	1,564 39
Lacombe	10,728 47
Lac Ste. Anne	211 10
Lafond	279 55
La Glace	384 79
Lake Louise	1,528 53
Lamont	4,510 19
Landonville	268 21
Lanfine	658 86
Langdon	991 22
Lavoy	2,093 67
Lea Park	290 78
Leduc	6,711 03
Leedale	331 96
Legal	1,771 34
Legoff	161 46
Leo	382 26
Leslieville	1,168 12
Lethbridge	*73,991 80
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	68,808 28
Sub-office n° 1	5,183 52
Lindbergh	280 23
Little Gem	249 80
Lomond	2,203 10
Lonebutte	191 28
Lougheed	2,811 47
Lousana	1,237 99
Loyalist	912 12
Lundbreck	1,454 92
Luscar	2,448 14
Lyalta	280 48
McLennan	1,268 89
McLeod Valley	264 30
MacLeod	9,892 57
Magnolia	290 27
Magrath	3,909 58
Majorville	207 36
Makepeace	340 23
Maleb	145 68
Mannville	4,335 69
Manola	480 50
Manyberries	1,238 25

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ALBERTA (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Markerville	738 82
Marlboro	519 59
Marwayne	1,932 32
Maybutt	491 23
Mayerthorpe	1,977 89
Mayton	342 48
Meanook	414 19
Medicine Hat	44,099 51
Meeting Creek	1,251 01
Mercoal	1,422 14
Metiskow	1,826 33
Michichi	1,098 39
Midnapore	872 93
Milk River	2,912 93
Millarville	253 80
Millet	3,005 18
Millicent	321 63
Milo	1,587 57
Minburn	1,422 51
Mirror	2,545 85
Mirror Landing	480 29
Monarch	872 61
Monitor	2,335 98
Morinville	2,052 73
Morningside	353 25
Morrin	2,091 43
Mosside	267 71
Mountain Park	2,459 04
Mountain View	405 74
Mundare	6,006 95
Munson	1,841 73
Myrnam	1,196 36
Nacmine	1,131 13
Naco	717 57
Namaka	620 58
Namao	200 96
Nampa	328 14
Nanton	5,569 84
Nemiskam	759 32
Nevis	400 58
New Brigden	960 72
Newbrook	258 55
New Dayton	1,356 77
New Norway	2,205 48
New Sarepta	600 99
Nightingale	306 15
Nisku	218 77
Niton	304 49
Nobleford	1,916 76
Nordegg	3,118 57
Northbank	134 39
North Cooking Lake	96 36
Ohaton	999 30
Okotoks	4,256 87
Olds	9,078 99
Onoway	1,498 24
Opal	442 30
Orion	950 10
Owlseye Lake	388 59
Oyen	4,307 83
Pakan	110 28
Paradise Valley	245 32
Parkland	1,033 38
Passburg	102 05
Patricia	772 60
Peace River	4,662 31
Peers	658 59
Pemukan	297 54
Penhold	1,490 03
Perryvale	514 45
Phillips	248 88
Pibroch	813 28
Pickardville	1,240 32
Picture Butte	726 74
Pincher Creek	7,009 15
Pincher Station	480 46
Pine Lake	290 46
Pollockville	891 15
Ponoka	8,300 13
Priddis	243 17
Provost	6,300 80
Purple Springs	673 38
Queenstown	1,045 28
Radway	1,983 52
Rainier	442 33
Ranfurly	1,515 87
Raymond	6,382 72
Redcliff	3,193 70
Red Deer	19,333 34
Redland	414 90
Redwater	875 27
Red Willow	1,070 03
Reid Hill	267 91
Reno	243 49
Retlaw	1,200 63
Ribstone	972 82
Richdale	639 51
Rife	374 99
Rimbey	3,062 19
Rio Grande	298 42
Rivière qui Barre	327 46
Robb	1,106 43
Rochester	599 07
Rochfort Bridge	1,012 05
Rockyford	2,986 64
Rocky Mountain House	4,780 73
Rosalind	949 64
Rosebud	1,738 89
Rosedale	464 47
Rosedale Station	1,648 43
Rose Lynn	531 26
Rosevear	213 18
Roundhill	1,093 72
Rowley	1,064 85
Roycroft	1,288 05
Rumsey	1,789 18
Ryley	2,525 77
St. Albert	967 59
St. Lina	247 92
St. Paul de Metis	6,551 13
St. Vincent	461 78
Sangudo	1,608 29
Saunders	843 02
Scapa	865 45
Schuler	1,415 49
Scollard	474 84
Scotfield	318 46
Seba Beach	380 05
Sedalia	1,072 58
Sedgewick	3,872 35
Seebe	375 52
Seven Persons	1,029 67
Sexsmith	3,203 34
Sheerness	392 21
Shepard	359 70
Shouldice	304 13
Sibbald	1,997 48
Sion	144 49
Slave Lake	649 02
Smoky Lake	3,457 39
Spedden	702 22
Spirit River	2,310 39
Spring Coulee	724 60
Spruce Grove	1,185 14
Standard	2,263 54
Stanmore	642 80
Stavely	3,344 13
Stereo	689 82

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE L'ALBERTA (*Fin*)

Bureaux	Recettes $ c.
Stettler	10,835 05
Steveville	90 89
Stirling	890 00
Stony Plain	3,358 74
Strathmore	4,106 18
Streamstown	599 70
Strome	2,436 31
Styal	264 19
Suffield	449 91
Sundre	625 67
Sunnynook	1,579 81
Sunnyslope	355 80
Swalwell	1,648 69
Sylvan Lake	2,224 02
Taber	8,174 80
Tawatinaw	669 58
Teepee Creek	65 98
Tees	880 87
Telfordville	565 64
Thelma	216 61
Therien	513 57
Thorhild	859 30
Three Hills	6,309 27
Throne	324 67
Tofield	5,446 46
Tomahawk	308 81
Travers	1,035 96
Trochu	4,324 42
Tudor	252 95
Turin	1,086 59
Turner Valley	2,795 19
Twin Butte	526 27
Twining	233 05
Two Hills	1,105 74
Valhalla Centre	774 94
Vanrena	232 18
Vauxhall	1,798 97
Vegreville	12,017 94
Venice	164 79
Vermilion	10,858 32
Veteran	2,583 09
Viking	5,381 86
Villeneuve	238 50
Vilna	1,854 98
Vimy	624 28
Vulcan	8,150 57
Wabamun	859 73
Wainwright	7,872 81
Walsh	1,301 01
Wanham	733 35
Wardlow	367 72
Warner	2,993 46
Warspite	682 82
Waskatenau	2,306 10
Water Glen	241 03
Waterhole	1,427 52
Waterton Park	1,243 46
Waterways	533 65
Watino	326 13
Waugh	274 83
Wayne	4,057 88
Wembley	2,895 31
Westerose	178 48
Westlock	4,161 75
Wetaskiwin	13,365 73
White Court	1,146 32
Whitelaw	1,650 80
Whitford	289 14
Whitla	697 16
Willingdon	1,566 50
Wimborne	181 66
Winfield	833 39
Winnifred	1,702 93
Woodhouse	204 15
Woolford	954 81
Wostok	561 81
Wrentham	769 95
Yeoford	221 46
Youngstown	4,819 77
Bureaux non comptables	58,212 56
	2,362,823 76

PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE

Abbotsford	5,654 29
Agassiz	3,098 28
Agerton	545 67
Ainsworth	511 09
Alberni	3,351 65
Albion	269 30
Albreda	310 35
Aldergrove	1,241 22
Alert Bay	2,347 00
Aleza Lake	345 45
Alice Arm	905 46
Allenby	1,206 98
Anyox	7,694 64
Appledale	326 89
Ardley	473 58
Armstrong	7,378 60
Arrowhead	765 73
Arrow Park	554 70
Ashcroft	3,998 00
Athalmer	374 19
Atlin	1,812 20
Balfour	289 23
Bamfield	1,549 17
Barkerville	499 39
Barriere	607 36
Baynes Lake	286 73
Beaton	311 52
Beaverdell	1,054 07
Beaver Point	244 82
Belle Bella	883 23
Bella Coola	870 27
Bevan	308 18
Blackpool	284 01
Blakeburn	1,838 15
Bloedel	1,420 33
Blubber Bay	734 23
Blue River	2,518 80
Boston Bar	590 03
Boswell	502 19
Bowen Island	691 49
Bowser	1,230 97
Brackendale	225 58
Bradner	563 06
Bridesville	385 46
Bridge River	1,502 80
Brighouse	859 97
Brilliant	835 92
Brisco	391 29
Britannia Beach	6,671 62
Brookmere	556 28
Bull River	779 75
Burnaby Lake	489 46
Burns Lake	2,352 65
Burton	672 83

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Butedale	821 01
Cadboro Bay	1,207 64
Campbell River	3,003 38
Camp Lister	298 48
Canal Flats	306 38
Canford	205 31
Canoe	899 35
Capilano	856 41
Carlin	157 61
Cascade	477 35
Cassidy	705 08
Castlegar	1,117 57
Cawston	407 88
Cedarvale	561 13
Celista	272 37
Chapman Camp	1,203 27
Chase	1,684 08
Chemainus	4,030 05
Chilliwack	15,735 96
Claxton	343 57
Clayburn	816 79
Clayoquot	248 22
Clinton	1,540 75
Cloverdale	5,035 18
Coal Creek	723 47
Coalmont	1,211 24
Cobble Hill	1,885 51
Coghlan	401 10
Colquitz	452 49
Colwood	351 65
Comox	1,495 54
Coombs	569 80
Copper Mountain	2,134 69
Corbin	2,515 32
Cortez Island	260 79
County Line	230 72
Courtney	9,061 46
Cowichan Station	1,024 77
Cranbrook	21,264 46
Crawford Bay	286 57
Crescent	596 79
Crescent Valley	393 69
Creston	4,783 19
Crofton	348 24
Crow's Nest	593 02
Cumberland	6,957 70
Dawson Creek	393 41
Deer Park	156 27
Denman Island	570 12
De Roche	614 59
Dewdney	739 07
Discovery	172 35
Dollarton	1,480 02
Dome Creek	562 43
Duncan	19,335 42
Dunster	370 20
East Arrow Park	140 94
East Kelowna	442 26
East Wellington	405 08
Eburne	1,419 40
Edgewood	839 18
Egmont	127 85
Elko	632 32
Endako	376 31
Enderby	4,279 36
Englewood	2,374 06
Erickson	649 38
Erie	195 72
Errington	454 86
Extension	518 47
Falkland	414 33
Fanny Bay	481 15
Fauquier	150 68
Fawn	420 14
Ferguson	151 44
Fernie	16,476 76
Field	3,288 97
Finmore	231 48
Flagstone	704 41
Forestdale	366 94
Fort Fraser	987 09
Fort George	286 19
Fort Langley	624 53
Fort St. John	495 42
Fort Steele	609 78
Francois Lake	395 37
Fraser Lake	641 19
Fraser Mills	2,087 47
Fruitvale	589 77
Fulford Harbour	265 49
Galiano	655 15
Ganges	2,527 00
Georgetown Mills	6 52
Gibson's Landing	1,499 18
Gifford Station	232 78
Giscome	1,952 16
Glacier	992 96
Golden	4,464 89
Grand Forks	7,615 95
Granthams Landing	257 27
Great Central	1,303 16
Greenwood	2,188 34
Grindrod	654 75
Hagensborg	508 42
Harrison Hot Springs	859 35
Harrison Mills	754 82
Harrop	707 26
Hatzic	1,822 05
Haysport	[illegible]3 24
Hazelton	2,148 81
Headquarters	443 39
Hedley	1,574 43
Heffley Creek	390 97
Heriot Bay	162 55
Hillbank	189 21
Hillier's Crossing	391 96
Holberg	237 84
Hollyburn	3,400 61
Hope	1,408 54
Hosmer	415 63
Houston	561 22
Hudson Hope	240 51
Huntingdon	615 15
Hutton Mills	228 50
Invermere	2,061 72
Inverness	424 18
Ioco	1,266 16
Irvine's Landing	772 48
Jackson Bay	692 96
Jaffray	440 82
James Island	1,014 97
Kaleden	316 38
Kamloops	33,253 08
Kaslo	5,314 36
Keefers	307 39
Kelowna	22,463 56
Kelsey Bay	198 73
Keremeos	1,527 07
Kettle Valley	526 22
Kildonan	991 99
Kimberley	8,828 59
Kingcome Inlet	230 58
Kitchener	507 61
Kitwanga	476 35
Koksilah	324 09
Lac la Hache	191 73
Ladner	4,743 83
Ladysmith	6,910 34

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE (*Suite*)

Bureaux	Recettes $	c.
Lake Cowichan	2,021	90
Lake Hill	268	78
Langford Station	827	58
Langley Prairie	3,800	80
Lasqueti	267	02
Lillooet	2,381	03
Lochdale	254	63
Longworth	785	06
Lower Nicola	349	79
Lumberton	2,109	79
Lumby	1,699	78
Lund	848	19
Lynn Creek	2,096	98
Lytton	2,112	61
McBride	2,040	41
Magna Bay	233	35
Maillardville	1,358	14
Malakwa	633	50
Mara	512	56
Marigold	540	99
Massett	686	68
Matsqui	1,367	20
Mayne	736	01
Menzies Bay	704	87
Merritt	5,692	06
Merville	421	94
Metchosin	858	59
Michel	2,476	51
Midway	779	73
Mill Bay	154	98
Milner	1,484	70
Milne's Landing	494	11
Mission City	7,720	78
Mount Lehman	655	88
Mount Olie	381	23
Moyie	983	65
Murrayville	1,029	56
Myrtle Point	127	00
Nadina River	199	55
Nakusp	3,179	50
Namu	352	16
Nanaimo	28,997	92
Nanoose Bay	246	54
Naramata	887	51
Natal	2,727	52
Needles	573	54
Nelson	41,653	67
New Denver	2,546	59
Newgate	233	86
New Hazelton	601	35
Newlands Station	486	63
Newton Station	760	80
New Westminster	*82,811	11
*Divisées comme suit:		
Bureau principal	68,887	53
Sub-office n° 2	1,211	53
Sub-office n° 3	828	04
Sub-office n° 4	1,664	14
Sub-office n° 5	1,792	14
Sub-office n° 6	1,422	36
Sub-office n° 7	1,074	67
East Burnaby	1,154	52
Edmonds	2,774	74
Queensboro	348	58
Sapperton	1,652	59
Nicola	378	11
North Bend	1,261	75
Northfield	832	88
North Lonsdale	1,995	55
Notch Hill	894	97
Ocean Falls	8,291	31
Okanagan Centre	644	52
Okanagan Falls	250	56
Okanagan Landing	556	00
Okanagan Mission	1,008	06
Oliver	1,960	23
150 Mile House	359	28
Owl Creek	402	60
Oyama	777	81
Pacific	397	33
Parksville	2,378	93
Pavilion	315	99
Peachland	1,269	78
Pender Island	426	54
Penny	637	01
Penticton	19,188	01
Perry Siding	505	28
Pitt Meadows	586	89
Port Alberni	10,257	50
Port Alice	2,053	40
Port Clements	591	04
Port Coquitlam	3,311	29
Port Essington	987	98
Port Hammond	3,476	88
Port Haney	4,696	30
Port Hardy	608	67
Port Kells	416	63
Port Mann	523	32
Port Moody	2,424	44
Port Simpson	844	94
Port Washington	359	08
Pouce Coupe	1,648	49
Powell River	12,329	90
Premier	2,569	59
Prince George	13,915	77
Prince Rupert	*34,375	44
*Divisées comme suit:		
Bureau principal	33,493	48
Sub-office n° 1	881	96
Princeton	5,674	33
Pritchard	410	50
Procter	755	34
Qualicum Beach	1,919	02
Quathiaski Cove	949	06
Quatsino	1,067	80
Queen Charlotte	694	10
Queen's Bay	211	93
Quesnel	3,109	09
Quick Station	305	15
Quilchena	183	52
Red Gap	675	82
Red Pass	685	43
Renata	183	96
Revelstoke	16,777	02
Riondel	250	83
Riske Creek	209	56
River Jordan	686	06
Robson	431	22
Rock Bay	510	79
Rock Creek	730	90
Rolla	1,232	30
Rosedale	628	68
Rossland	9,123	79
Royal Oak	2,982	30
Royston	646	22
Ruskin	605	10
Rutland	651	92
Saanichton	1,006	48
Salmo	955	56
Salmon Arm	9,251	47
Salt Spring Island	529	33
Sandon	2,060	55
Sandwick	658	63
Sardis	3,325	08
Saturna	201	70
Savona	667	77
Sayward	377	09
Seaford	70	17

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Suite*)

PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE (*Suite*)

Bureaux	Recettes $ c.
Sechelt	834 79
Shawinigan Lake	2,200 06
Shelley	422 76
Shoreacres	284 22
Shuswap	223 76
Sicamous	2,054 97
Sidmouth	248 18
Sidney	4,386 39
Silverdale	293 66
Silverton	1,713 61
Simoon Sound	397 95
Sirdar	528 60
Skeena Crossing	232 71
Slocan	1,264 26
Smithers	6,356 72
Snowshoe	835 37
Sointula	718 51
Solsqua	453 09
Somenos	77 02
Sooke	602 66
Sorrento	505 27
Southbank	271 38
South Slocan	1,448 33
South Wellington	542 51
South Westminster	108 46
Spence's Bridge	758 13
Sperling Station	207 65
Spuzzum	572 31
Squamish	2,708 25
Stave Falls	786 38
Steveston	3,896 59
Stewart	3,392 22
Sullivan Station	496 26
Summerland	2,289 26
Surrey Centre	430 81
Tappen	529 98
Telkwa	1,131 59
Terrace	2,869 03
Thrums	280 41
Thurlow	459 79
Tod Inlet	672 54
Tofino	1,126 93
Trail	26,444 36
Tranquille	2,279 85
Trout Lake	177 34
Tulameen	400 34
Ucluelet	981 91
Union Bay	1,655 84
Usk	600 08
Valemount	551 31
Vananda	549 65
Vancouver	*1,404,441 02
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	914,392 92
Station postale B	71,072 75
Station postale C	15,511 12
Station postale D	22,777 36
Station postale E	15,873 92
Station postale North Vancouver	15,170 68
Sub-office n° 1	5,464 10
Sub-office n° 2	12,424 36
Sub-office n° 3	40,443 31
Sub-office n° 4	4,333 95
Sub-office n° 5	6,982 65
Sub-office n° 6	2,684 45
Sub-office n° 7	10,625 46
Sub-office n° 8	10,254 43
Sub-office n° 9	2,968 19
Sub-office n° 10	2,498 68
Sub-office n° 11	8,900 88
Sub-office n° 12	8,038 97
Sub-office n° 13	1,174 31
Sub-office n° 14	14,917 18
Sub-office n° 15	1,739 67

Bureaux	Recettes $ c.
Vancouver (*Suite*)	
Sub-office n° 16	2,819 36
Sub-office n° 17	18,601 64
Sub-office n° 19	65.268 51
Sub-office n° 20	5,159 58
Sub-office n° 21	2,154 17
Sub-office n° 22	2,624 65
Sub-office n° 23	1,119 54
Sub-office n° 24	2,717 45
Sub-office n° 25	56,027 68
Sub-office n° 26	1,270 59
Sub-office n° 27	732 17
Sub-office n° 28	545 23
Sub-office n° 29	4,292 81
Sub-office n° 30	1,000 00
Sub-office n° 31	301 50
Sub-office n° 32	5,918 53
Sub-office n° 33	1,893 96
Sub-office n° 34	4,323 51
Sub-office n° 35	4,277 93
Sub-office n° 36	820 39
Sub-office n° 37	876 50
Sub-office n° 38	2,003 90
Adela	3,274 25
Britcola	642 43
Capitol Hill	443 80
Cedar Cottage	2,052 80
City Heights	4,382 46
Fraser Avenue	1,791 04
Grimmett	513 09
Hastings	1,029 01
Janes Road	1,169 88
Joyce	1,561 61
North Arm	464 70
South Hill	6,311 70
Sunnydene	2,519 30
Vancouver Heights	4,869 84
Winnot	425 17
Vanderhoof	2,338 60
Vernon	28,732 21
Victoria	*288,906 58
*Divisées comme suit:	
Bureau principal	208,998 05
Sub-office n° 1	4,661 37
Sub-office n° 2	1,111 26
Sub-office n° 3	3,622 03
Sub-office n° 4	1,900 54
Sub-office n° 5	1,481 24
Sub-office n° 6	8,177 00
Sub-office n° 7	5,673 98
Sub-office n° 8	693 21
Sub-office n° 9	1,100 97
Sub-office n° 10	424 00
Sub-office n° 11	525 41
Sub-office n° 12	3,410 24
Sub-office n° 18	22,833 24
Sub-office n° 19	1,162 23
Sub-office n° 20	651 69
Sub-office n° 21	11,072 49
Sub-office n° 22	456 12
Sub-office n° 23	1,872 32
Sub-office n° 24	2,141 64
Beaumont	2,036 12
Esquimalt	650 71
Thoburn	1,827 54
Tillicum	784 17
Willowpark	1,639 01
Waldo	873 78
Walhachin	266 51
Waneta	233 74
Wardner	1,421 82
Wasa	402 74
Webster's Corners	550 30
Wellington	931 72

Recettes postales brutes des bureaux comptables (*Fin*)

PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE (*Fin*)

Bureaux	Recettes $ c.	Bureaux	Recettes $ c.
Westbank	1,006 33	Windermere	426 04
Westbridge	301 29	Winlaw	473 73
West Grand Forks	625 79	Wistaria	222 61
Westholme	1,026 27	Woodfibre	1,669 04
West Summerland	4,689 20	Wycliffe	430 26
Westview	402 15	Wynndel	874 37
Westwold	542 17	Yahk	2,196 80
Whaletown	260 38	Yale	394 52
White Rock	2,966 08	Ymir	871 25
Whonnock	814 43	Youbou	1,392 86
Williams Lake	2,925 87	Bureaux non comptables	61,241 06
Willow River	854 52		
Wilmer	498 43		2,707,811 33

DISTRICT DU YUKON

Carcross	886 76	Mayo Landing	1,157 35
Carmacks	230 56	Wernecke	866 77
Champagne	389 73	White Horse	3,699 79
Dawson	4,990 07	Bureaux non comptables	553 26
Keno Hill	402 73		13,117 02

RECETTES DES BUREAUX DE POSTE NON COMPTABLES

RECETTES faites par les maîtres de poste des bureaux non comptables du Dominion du Canada durant l'exercice terminé le 31 mars 1929

NOTE.—Les provinces du Dominion sont désignées par les abréviations suivantes: Ont.—Ontario; P.Q.—Québec; N.S.—Nouvelle-Ecosse; N.B.—Nouveau-Brunswick; P.E.I.—Ile du Prince-Edouard; Man.—Manitoba; Sask.—Saskatchewan; B.C.—Colombie britannique.

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Abana (ouvert 1-1-29)	P.Q.	134 10
Abbeville (fermé 30-6-28)	Man.	Néant
Abenakis	P.Q.	93 00
Abenakis Springs	P.Q.	166 75
Aberdeen	N.S.	52 00
Aberfeldy	Ont.	118 20
Abilene (rouvert 1-2-29)	Alberta	23 00
Abney, Lot 64	P.E.I.	137 30
Abram River	N.S.	55 25
Acaciaville	N.S.	244 70
Acadie	N.B.	87 00
Acadie Siding	N.B.	117 50
Ada	Sask.	45 35
Adair	Sask.	73 00
Adams	Sask.	143 15
Adams Lake	B.C.	60 83
Adanac (bureau d'été)	Ont.	60 00
Adderley	P.Q.	59 50
Addington Forks	N.S.	55 90
Aden	Alberta	74 42
Admiral Rock	N.S.	76 51
Advance	Ont.	31 00
Aetna	Alberta	132 00
Afton Station	N.S.	116 05
Agapit	N.B.	13 70
Agardsley	Man.	16 80
Aguanish	P.Q.	33 33
Ahmic Lake	Ont.	52 70
Ahousat	B.C.	201 89
Ainslie Glen	N.S.	28 00
Ainslie Point	N.S.	21 10
Ainslieview	N.S.	12 00
Airy	Ont.	65 00
Aiyansh	B.C.	143 99
Aklavik	N.W.T.	191 75
Alainbourg	P.Q.	41 75
Alamo	B.C.	135 40
Alba	N.S.	11 95
Alba Station	N.S.	48 44
Albert Bridge	N.S.	29 00
Albert Canyon	B.C.	341 00
Albertine	N.B.	184 28
Albert Mines	N.B.	205 80
Albert Mines (fermé 15-5-28)	P.Q.	Néant
Albert Park	Alberta	116 05
Alberton	Ont.	116 00
Albertown	Sask.	59 00
Albion	P.E.I.	56 10
Albion	Ont.	249 82
Albion Ridge	Alberta	38 59
Alcida	N.B.	115 00
Alcona	Ont.	83 00
Alcona Beach (bureau d'été)	Ont.	128 48
Alcorn (closed 29-9-28)	N.B.	12 98
Aldermac	P.Q.	304 07
Alder Point	N.S.	159 70
Alder River	N.S.	17 00
Aldershot	Ont.	651 62
Aldersville	N.S.	120 20
Alderville (fermé 15-9-28)	Ont.	Néant
Alderwood	N.B.	65 61
Aldina	Sask.	38 30
Aldouane	N.B.	121 25
Alencon	P.Q.	66 00
Alert	Ont.	25 00
Alexanders Point	N.B.	31 91
Alexandria	B.C.	91 96
Alexandrina	N.B.	18 00
Alexis Creek	B.C.	256 29
Alexo	Alberta	874 25
Alford	Sask.	25 50
Alice	Ont.	107 80
Alingly	Sask.	117 38
Alkali Lake	B.C.	63 00
Allainville	N.B.	74 25
Allan Hills	Sask.	23 00
Allandale	N.B.	32 00
Allan's Corners	P.Q.	75 00
Allard	P.Q.	125 88
Allco	B.C.	1,058 00
Allegra	Man.	25 25
Allendale	N.S.	315 50
Allen Grove	B.C.	18 05
Allen's Mills	P.Q.	131 15
Allerston	Alberta	54 00
Allison Harbour	B.C.	70 00
Allsaw	Ont.	62 45
Alma	N.S.	258 50
Alma	P.E.I.	249 27
Almaville	P.Q.	261 00
Alma West	N.B.	65 00
Alpha	Sask.	31 00
Alpine Ridge	N.S.	15 00
Alta Lake	B.C.	393 03
Alton	N.S.	153 83
Alvena	Sask.	167 00
Alvin	B.C.	332 61
Armaranth Station	Ont.	47 00
Amateur	P.Q.	18 50
Amelia	Sask.	24 25
Amery (bureau d'été) (ouvert 1-7-28)	Ont.	40 10
Amery (ouvert 15-12-28)	Man.	44 45
Amesdale	Ont.	129 20
Anagance Ridge	N.B.	20 25
Anderson	N.B.	35 25
Anfield	N.B.	28 80
Ange Gardien, Est	P.Q.	74 75
Angeline	P.Q.	150 80
Angle Lake	Alberta	132 95
Anglemont, B.C.	B.C.	104 62
Anjou	P.Q.	227 23
Annable	B.C.	61 25
Annadale	N.S.	28 25
Annidale	N.B.	154 30
Anning	Alberta	27 15
Anola	Man.	196 31
Anse-a-Mercier	P.Q.	140 00
Anse aux Erables	P.Q.	68 00
Anse au Griffon, Est	P.Q.	112 75
Anselmo	Alberta	58 00
Anthony	Ont.	41 30
Antigonish Harbour	N.S.	25 00
Antigonish Har. (South Side)	N.S.	31 95
Antrim	N.S.	6 00
Anvers	P.Q.	25 00
Anvil Island	B.C.	22 00
Appelo	Ont.	203 88
Apple River	N.S.	399 53
Aquadell	Sask.	15 00
Aragon	Ont.	334 00
Arbakka	Man.	174 89
Arbor Vitae	Ont.	132 04
Arbury	Sask.	30 00

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Arbutus	B.C.	107 97
Archibald	N.S.	42 50
Archibald Settlement	N.B.	34 00
Archive	Sask.	247 49
Archydal	Sask.	160 10
Arctic Red River	N.W.T.	Néant
Ardbeg	Ont.	616 48
Ardenville	Alberta	25 00
Ardkenneth	Sask.	28 00
Ardmore	Alberta	90 65
Ardness	N.S.	52 55
Argenta	B.C.	74 75
Argolis	Ont.	110 25
Argyle	N.B.	125 97
Argyle	N.S.	114 30
Argyle Head	N.S.	123 55
Argyle Sound	N.S.	164 25
Argyle South	N.S.	45 00
Arisaig	N.S.	105 75
Arkell	Ont.	93 00
Arlington	N.S.	25 00
Armagh Station	P.Q.	263 50
Armistice (ouvert 29–828)	Alberta	108 20
Armitage	Ont.	53 50
Armorique (bureau d'été)	P.Q.	20 00
Armstrong	P.Q.	223 00
Armstrong's Brook	N.B.	83 75
Armstrong's Corner	N.B.	117 76
Arneson (ouvert 16–12–28)	Alberta	48 35
Arnold	N.S.	79 35
Arpin	Ont.	30 00
Arrandale	B.C.	172 25
Arras	B.C.	45 90
Arsenault	P.Q.	5 00
Arthurville	P.Q.	111 53
Artois	P.Q.	75 95
Arvilla	Alberta	46 76
Ash	Ont.	30 00
Ashby Point	B.C.	50 00
Ashdad	Ont.	170 24
Ashdale	N.S.	13 00
Ashfield	N.S.	32 75
Ashley	Sask.	22 50
Ashmore	N.S.	148 25
Ash Point	N.B.	15 00
Ashton Station	Ont.	60 00
Ashworth	Ont.	68 50
Askilton	N.S.	25 00
Asinka (bureau d'été)	Ont.	192 00
Asor (fermé, 24-7-28)	Sask.	Néant
Aspdin	Ont.	235 14
Aspen	N.S.	206 85
Aspen Beach (bureau d'été)	Alberta	100 00
Aspen Grove	B.C.	61 70
Aspotogan	N.S.	77 50
Asselin	P.Q.	24 50
Aston Station	P.Q.	102 35
Astwood	Sask.	62 20
Atalante	P.Q.	108 00
Atchelitz	B.C.	127 00
Atikameg	Alberta	108 05
Atkinson	Sask.	95 00
Atlantic	N.S.	44 31
Atlas	Sask.	47 30
Atnarko	B.C.	29 45
Attachie (ouvert 15–11–28)	B.C.	44 27
Atwood's Brook	N.S.	170 85
Aubigny	Man.	155 00
Auburndale	N.S.	41 80
Auburndale	Alberta	132 00
Auburnville	N.B.	122 50
Auger	P.Q.	33 00
Aulac	N.B.	325 75
Auld	Ont.	143 94
Auldgirth	B.C.	79 75
Auld's Cove	N.S.	292 50
Australian	B.C.	76 75
Auvergne	P.Q.	387 92
Avalon	Alberta	70 00
Avery's Portage	N.B.	128 00
Avebury	Sask.	63 30
Avola	B.C.	303 50
Avon	P.Q.	13 80
Avondale	N.S.	26 00
Avondale Station	N.S.	127 45
Avonport	N.S.	85 51
Axe Lake (fermé 31–12–28)	Ont.	22 30
Aylsham	Sask.	34 45
Aylwin Station	P.Q.	135 24
Ayotte	P.Q.	13 50
Babineau	N.B.	12 00
Baccaro	N.S.	149 65
Bache Peninsula	N.W.T.	
Baddeck Bay	N.S.	43 50
Baddeck Bridge	N.S.	38 50
Baddeck, River, North Branch	N.S.	12 00
Badger	Man.	189 91
Badger Lake	Alberta	51 55
Bagley (ouvert 7–2–29)	Sask.	25 00
Baie de la Trinite	P.Q.	960 88
Baie des Bacons	P.Q.	79 60
Baie des Rochers	P.Q.	108 00
Baie d'Urfé (bureau d'été)	P.Q.	34 00
Baie Johan Beetz	P.Q.	60 00
Baie Ste. Anne	N.B.	160 66
Baie Ste. Clair, Anticosti	P.Q.	20 82
Baie St-Laurent	P.Q.	126 47
Baie St. Nicolas	P.Q.	96 00
Baird	Ont.	72 22
Baker	B.C.	67 08
Baker Settlement	N.S.	221 07
Balaclava	Ont.	90 50
Baldonnel (ouvert 15–3–29)	B.C.	15 00
Bald Rock	N.S.	24 20
Bala Park (bureau d'été)	Ont.	160 50
Baldwin	Ont.	145 03
Baleine	N.S.	10 38
Baljennie	Sask.	47 55
Ballantine	Alberta	42 50
Ballantyne's Cove	N.S.	98 40
Balla Philip	N.B.	13 50
Ballinora	Sask.	50 00
Balm	Alberta	48 00
Balmoral	N.S.	19 99
Balmoral Mills	N.S.	88 95
Balsam	Ont.	98 25
Balsam Bay	Man.	38 50
Balvenie	Ont.	16 33
Bamberg	Ont.	225 00
Bangs Falls	N.S.	64 73
Banks of Broad Cove	N.S.	23 00
Bannock	Sask.	239 04
Baptiste	Ont.	186 00
Baraca (fermé 15–12–28)	Alberta	Néant
Barachois	N.B.	81 35
Barachois Harbour	N.S.	63 70
Barachois Nord	P.Q.	49 80
Barachois Ouest	P.Q.	129 50
Bar de Cocagne	N.B.	39 02
Bardsville (fermé 15–5–28)	Ont.	Néant
Barford	Sask.	261 99
Barker's Point	N.B.	100 00
Barkfield	Man.	38 37
Bark Lake	Ont.	25 00
Barkmere (bureau d'été)	P.Q.	34 50
Barkway	Ont.	162 40

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Barnard	P.Q.	70 19
Barlochan	Ont.	98 75
Barnet	B.C.	799 77
Barnettville (ouvert, 1-2-29)	N.B.	25 00
Barney River Station	N.S.	144 75
Barney's River	N.S.	216 35
Barnhart	Ont.	48 90
Barnes Crossing	Sask.	73 10
Barnhart Vale	B.C.	30 55
Barnesdale	Ont.	107 57
Barnesville	N.B.	120 00
Barnston Island	B.C.	40 93
Barrage St-Narcisse	P.Q.	80 00
Barra Glen	N.S.	15 00
Barre Head	N.S.	27 40
Barre	P.Q.	132 10
Barrett Lake	B.C.	52 51
Barrieau	N.B.	27 00
Barriefield	Ont.	94 00
Barrier Lake	Sask.	94 00
Barrington	P.Q.	185 25
Barrington West, (rouvert 10-1-29)	N.S.	20 00
Barrio's Beach	N.S.	122 25
Barry River	P.Q.	26 00
Barry's Corner	N.S.	35 72
Barryvale	Ont.	108 35
Barryville	N.B.	104 25
Bartholomew	N.B.	23 25
Bartibog	N.B.	48 00
Bartibog Bridge	N.B.	156 89
Bartibogue Station	N.B.	39 15
Barvas	Sask.	121 70
Bas de la Baie	P.Q.	39 00
Bas de l'Anse	P.Q.	70 50
Base Line Road	N.S.	31 40
Basque (ouvert 4-12-28)	N.B.	22 50
Bass Creek	Ont.	32 00
Bass River Point	N.B.	81 70
Basswood Ridge	N.B.	33 50
Bastarache	N.B.	15 00
Batchawana	Ont.	118 81
Bateston	N.S.	50 95
Batesville (bureau d'été)	P.Q.	26 00
Bath Road	Ont.	*(b)*
Bathurst Mines	N.B.	149 50
Batiscan Station	P.Q.	429 00
Batoche	Sask.	60 00
Battle Bend	Alberta	132 00
Battle Creek	Sask.	49 00
Battle Ridge	Alberta	35 00
Battleview (fermé 18-2-29)	Alberta	40 00
Baxter's Harbour	N.S.	37 00
Baxterville (fermé 15-1-29)	Sask.	4 42
Bayard	P.Q.	24 50
Bayend	Man.	73 25
Bay du Vin	N.B.	856 37
Bay du Vin Mills	N.B.	15 00
Bayer Settlement	N.S.	61 16
Bayfield	N.S.	43 00
Bayham	Ont.	95 23
Bayhead	N.S.	237 30
Bayport	N.S.	142 61
Bay Road Valley	N.S.	24 20
Bayside	N.B.	107 00
Bayside	N.S.	33 37
Bay St. Lawrence	N.S.	117 26
Bayswater (fermé 29-9-28)	N.B.	5 21
Bayswater	N.S.	150 25
Bayswater	Ont.	*(a)*
Bayton	Man.	132 85
Bay View	N.S.	127 20
Beach Meadows	N.S.	163 80
Beaconsfield	Man.	10 89
Beaconsfield	P.Q.	164 21
Bear Cave	Ont.	23 05
Bear Cove (Chéticamp)	N.S.	66 20
Bear Flat (fermé 15-11-28)	B.C.	10 63
Bear Line	Ont.	243 00
Bear Point	N.S.	145 55
Bear River East	N.S.	155 00
Bear River	P.E.I.	279 24
Bears Pass	Ont.	103 40
Beatonville	N.S.	47 05
Beatrice (fermé 30-6-28)	Sask.	15 90
Beaubier	Sask.	223 40
Beauchamp (bureau d'été)	P.Q.	42 00
Beauchêne	P.Q.	625 35
Beaudoin	P.Q.	40 20
Beaudoin Centre	P.Q.	111 65
Beaufort	N.B.	84 10
Beaulac	P.Q.	37 30
Beaumont	P.Q.	414 60
Beaumont	N.B.	58 00
Beaumont, Est	P.Q.	64 95
Beauport, Est	P.Q.	223 00
Beaurepaire	P.Q.	245 00
Beauséjour	P.Q.	144 02
Beausoleil	P.Q.	48 60
Beauval	Sask.	106 55
Beaver	B.C.	243 65
Beaver Bank	N.S.	154 88
Beaver Bluff	Sask.	18 00
Beaver Brook	N.B.	22 00
Beaver Brook Station	N.B.	103 76
Beaver Cove	N.S.	97 40
Beaver Creek	B.C.	68 70
Beaver Crossing	Alberta	92 75
Beaver Dale	Sask.	72 90
Beaverdam	Alberta	11 50
Beaver Harbour	N.S.	133 00
Beaver House	Sask.	43 00
Beaver Lake	B.C.	93 45
Beaver Lake (fermé 13-6-28)	Alberta	Néant
Beaverley	B.C.	25 00
Beaver River	N.S.	146 75
Beaver Valley	Sask.	72 58
Beazer	Alberta	99 20
Beckenham	Sask.	43 25
Beckville	Man.	34 30
Bedard	P.Q.	138 71
Bede	Man.	154 37
Bedfordville	Sask.	49 75
Bedworth	Ont.	77 16
Beech Hill	N.S.	24 50
Beech Hill Farms	N.S.	48 00
Beechmont	N.S.	21 00
Beechmont North	N.S.	14 00
Beechville	N.S.	20 50
Beersville	N.B.	125 60
Begin	P.Q.	62 55
Beinn Scalpie (ouvert 13-11-28)	N.S.	12 00
Bekevar	Sask.	17 00
Bélair	Man.	68 40
Beland	P.Q.	125 30
Bélanger	Sask.	18 37
Bélanger Siding	P.Q.	244 30
Belbeck	Sask.	134 00
Belbutte	Sask.	172 00

(a) Pour les recettes, voir Ottawa (sub-offices) à la liste des bureaux comptables. *(b)* Pour les recettes voir Kingston (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Bellavance	P.Q.	160 00
Bell Camp, (bureau d'hiver), (ouvert 16–12–28)	Sask.	36 15
Belle Anse	P.Q.	235 23
Belleau Brook (ouvert 15–2–29)	Sask.	15 00
Belle Côte	N.S.	222 70
Belle Creek	P.E.I.	179 40
Belledune	N.B.	289 00
Beeledune River	N.B.	157 77
Bellefeuille	P.Q.	58 00
Bellefleur	N.B.	74 02
Bellefontaine	N.S.	41 00
Bellegarde	Sask.	65 05
Belle Marche	N.S.	83 68
Belleville	N.B.	90 50
Belleville North	N.S.	60 20
Belleville South	N.S.	55 00
Bellevue Station	Ont.	92 11
Belley (fermé 20–12–28)	P.Q.	7 77
Bell Grove	N.B.	56 01
Bellhampton	Man.	29 25
Belliveau Village	N.B.	14 00
Bell Mills	N.B.	23 00
Bell Mount	P.Q.	66 45
Bell Neck	N.S.	30 00
Belloni	N.S.	77 25
Bell Rapids	Ont.	21 00
Bellshill	Alberta	110 70
Belmina	P.Q.	27 45
Belmore	Ont.	217 15
Belvedere	Alberta	263 19
Belvoir	Sask.	43 72
Bemersyde	Sask.	176 45
Benacadie	N.S.	65 44
Benacadie Pond	N.S.	26 00
Benacadie West	N.S.	31 00
Benallack (fermé 1–12–28)	B.C.	231 99
Benard	Man.	83 80
Benbecula	Sask.	15 25
Bench	Sask.	37 06
Ben Eoin	N.S.	16 00
Benjamin's Mills	N.S.	13 25
Ben Lomond	N.B.	16 00
Bennett	P.Q.	41 29
Benoit (ouvert 4–12–28)	N.B.	20 25
Bensham	Sask.	35 00
Bent River	Ont.	101 95
Berens River	Man.	154 90
Bergen	Alberta	72 75
Bergeron	P.Q.	41 00
Bergfield	Sask.	49 67
Berlo	Man.	40 25
Bernard	Sask.	24 00
Bernatchez	P.Q.	91 15
Bernier	P.Q.	20 00
Berny	Alberta	25 20
Berryer	P.Q.	172 70
Berry Mill Station	N.B.	140 00
Berrymoor	Alberta	36 37
Berthe	P.Q.	11 00
Bertrand	N.B.	73 90
Bérubé	P.Q.	60 00
Berwick West	N.S.	17 00
Bestville	Sask.	60 95
Bestwick	B.C.	53 40
Bethel	Man.	123 45
Bethesda (fermé 28–2–29)	Ont.	61 40
Beulah	N.B.	42 00
Beynes	Sask.	18 20
Bezanson	Alberta	137 50
Bickerdike	Alberta	131 87
Bickerton West (ouvert 28–9–28)	N.S.	73 20
Bickle	B.C.	73 10
Bickford	Ont.	153 67
Bickleigh	Sask.	59 25
Bifrost (fermé 1–5–28)	Man.	Néant
Big Bank	N.S.	26 75
Big Bar Creek	B.C.	69 30
Big Beach	N.S.	128 08
Big Brook	N.S.	19 00
Big Cedar Point (bureau d'été)	Ont.	310 00
Big Creek	B.C.	97 25
Big Fork	Ont.	104 15
Bigger Ridge	N.B.	76 10
Big Glen	N.S.	20 00
Big Harbour	N.S.	19 00
Big Harbour Centre	N.S.	25 00
Big Harbour Island	N.S.	16 00
Big Intervale (Cape North)	N.S.	31 40
Big Intervale (Margaree)	N.S.	38 10
Big Island	N.S.	70 25
Big Lorraine	N.S.	24 20
Big Marsh	N.S.	15 00
Big Meadow (fermé 31–5–28)	N.S.	16 34
Big Muddy	Sask.	62 10
Big Pond	N.S.	26 75
Big Pond Centre	N.S.	88 29
Big Port l'Hébert	N.S.	55 07
Big Prairie	Alberta	184 48
Big Ridge	N.S.	30 00
Big Ridge South	N.S.	44 00
Big Stone	Alberta	65 20
Bigwin Island (bureau d'été)	Ont.	1,580 00
Big Woody (fermé 16–4–28)	Man.	Néant
Bilby	Alberta	104 00
Billimun	Sask.	40 73
Billings Bridge	Ont.	677 85
Bingley	Alberta	47 33
Bingville	Alberta	47 25
Birchbank	B.C.	19 44
Birch Bay	Man.	65 75
Birch Brook	N.S.	30 00
Birch Island	B.C.	271 69
Birch Lake	Sask.	18 50
Birch Plain	N.S.	31 00
Birch Ridge	N.B.	15 85
Birch Siding	N.B.	42 25
Birchtown	N.S.	220 96
Bird River	Man.	135 90
Birdsalls	Ont.	136 50
Birdtail	Man.	358 00
Bird's Creek	Ont.	148 00
Birdsholm	Alberta	72 25
Birken	B.C.	163 80
Birkendale	Ont.	147 30
Bishopville	N.S.	10 00
Bissett	Man.	195 00
Black Avon	N.S.	44 00
Black Brook	N.S.	23 50
Blackburn	Ont.	106 70
Blackburn Mine	P.Q.	27 00
Blackdale	Man.	27 35
Black Donald	Ont.	9 76
Blackett's Lake (rouvert 1–6–28), (fermé temp. 20–1–29), (rouvert 15–3–29)	N.S.	24 00
Black Heath	Ont.	209 75
Black Land	N.B.	116 67
Black Pines	B.C.	32 25
Black Point, Queens	N.S.	327 75
Black River, Northumberland	N.B.	52 20
Black River (St. John)	N.B.	57 08
Black River Bridge	N.B.	261 12
Black Rock	N.B.	41 30

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Black Rock, Victoria	N.S.	10 00
Blacks Harbour	N.B.	2,189 95
Blackstone	N.S.	29 00
Blackstone Lake	Ont.	24 00
Blacktail	Alberta	42 00
Blackwood	Sask.	95 90
Blaeberry	B.C.	45 50
Blair	N.B.	492 62
Blair Athol	N.B.	152 00
Blairhampton	Ont.	58 00
Blairton	Ont.	27 50
Blais	P.Q.	32 25
Blanchard Road	N.S.	21 00
Blanchard Settlement	N.B.	108 35
Blanche	N.S.	100 00
Blanchet	P.Q.	76 00
Blanc Sablon	P.Q.	23 00
Blandford	P.Q.	148 20
Blewett	B.C.	60 25
Blind Bay	B.C.	180 00
Blind Channel	B.C.	158 00
Bliss Landing	B.C.	76 65
Block 14	N.B.	23 50
Bloomfield	N.S.	86 00
Bloomfield Ridge	N.B.	125 62
Blooming	Sask.	34 47
Bloomington	N.S.	42 80
Bloomsbury	Alberta	209 20
Blount	Ont.	26 05
Blue Bell	N.B.	128 49
Blueberry Creek	B.C.	246 75
Blueberry Mountain	Alberta	62 60
Blue Cove	N.B.	84 25
Blue Mountain	N.S.	164 95
Blue Rock	N.S.	337 50
Blue's Mill	N.S.	54 10
Bluff Creek	Man.	62 60
Boakview	Ont.	92 44
Bobs Lake	Ont.	62 00
Bocage	P.Q.	39 92
Bodhan	Man.	50 00
Bodmin	Sask.	122 28
Bogart	Ont.	58 45
Boggy Creek	Man.	103 95
Boian	Alberta	121 30
Bois Blanc	N.B.	39 50
Boischatel	P.Q.	668 95
Boisdale	N.S.	175 80
Bois de l'Ail	P.Q.	75 00
Boishébert	N.B.	50 25
Boisville	P.Q.	40 00
Boivin	P.Q.	41 50
Bold Point	B.C.	86 82
Bolingbroke	Ont.	94 50
Bon Accord	N.B.	54 27
Bon Air (bureau d'été)	Ont.	82 25
Bonaventure Island	P.Q.	40 00
Bon Désir	P.Q.	29 25
Bondiss	Alberta	38 55
Bon Echo (bureau d'été)	Ont.	153 00
Bonheur (fermé 31-12-28)	Ont.	25 50
Bonlea	Alberta	39 05
Boninville	Ont.	91 25
Bonnechère	Ont.	67 06
Bonne Espérance	P.Q.	84 38
Bonne Madone	Sask.	97 65
Bonney River Station	N.B.	257 85
Bonnie Doon	Man.	61 30
Bonnie Glen	Alberta	30 20
Bonnington Falls	B.C.	235 85
Bon Secours	N.B.	43 03
Boom Road	N.B.	198 75
Booth	P.Q.	63 20
Bordeaux	P.Q.	*(a)*
Bordenave	Alberta	77 95
Borderland	Sask.	19 00
Bordenwood	Ont.	33 75
Boskung	Ont.	173 79
Bossé	N.B.	59 64
Botsford Portage	N.B.	44 00
Bouchard	P.Q.	103 75
Boucher	N.B.	13 00
Boucherville (fermé 1-11-28)	Ont.	2 09
Boudreau	N.B.	49 25
Boudreauville	N.S.	154 00
Boudreau Village	N.B.	59 25
Bouffard	P.Q.	103 20
Bougainville	P.Q.	39 58
Bouillon	P.Q.	35 45
Boughton Island	P.E.I.	15 50
Boulanger	P.Q.	334 26
Boularderie	N.S.	57 00
Boularderie Centre	N.S.	52 25
Boularderie East	N.S.	36 17
Boularderie West	N.S.	22 25
Boundary Creek	Alberta	57 01
Boundary Creek	N.B.	68 44
Boundary Falls	B.C.	98 15
Bourbon	P.Q.	10 06
Bourdeau	Ont.	50 01
Bourgeois	N.B.	33 00
Bourgeois Mills	N.B.	67 10
Bourg Louis	P.Q.	45 00
Bourlamaque (bureau d'été)	P.Q.	47 50
Bournival	P.Q.	24 00
Bournemouth	Sask.	42 01
Bout de l'Isle	P.Q.	*(a)*
Bout du Monde	P.Q.	39 00
Boutilier Point	N.S.	240 50
Boutin	Sask.	25 00
Bowesville (fermé 1-4-28)	Ont.	Néant
Bowmanton	Alberta	25 85
Boyd's	N.S.	18 00
Boyer, (fermé 3-7-28), (rouvert 1-8-28), (fermé 1-10-28)	P.Q.	Néant
Boyne Lake	Alberta	103 70
Brackenrig	Ont.	61 10
Brackley Beach	P.E.I.	160 00
Bradley Creek	Ont.	26 13
Bradore Bay	P.Q.	24 20
Bramber	N.S.	151 20
Branch La Have	N.S.	91 00
Bransfield	N.B.	96 25
Brantville	N.B.	89 25
Bras d'Apic	P.Q.	151 09
Brass Hill	N.S.	216 10
Brazil Lake	N.S.	139 00
Breault Mill	P.Q.	40 40
Breau Village	N.B.	94 78
Brèche à Manon	P.Q.	147 20
Breckenridge Station	P.Q.	201 70
Bredin	Alberta	26 40
Bremen	Sask.	267 81
Brennan Hills	P.Q.	84 25
Brent	Ont.	441 24
Brentha	Ont.	66 00
Brentwood	N.S.	78 50
Brentwood Bay	B.C.	457 55
Bretagneville	N.B.	80 70
Brethour	Ont.	62 75
Brewer	Sask.	78 15
Briar Lake	N.S.	13 40
Briarlea	Sask.	18 00

(a) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Bridge Lake	B.C.	186 32
Bridgeville	P.Q.	274 00
Briereville	Alberta	23 40
Brigade Lake	B.C.	52 00
Brigg's Corner	N.B.	23 00
Brightbank	Alberta	82 75
Brightholme	Sask.	18 25
Bright Sand	Sask.	102 80
Brightside	Ont.	40 00
Brightstone	Man.	30 00
Briley's Brook	N.S.	49 00
Brinkman's Corners	Ont.	72 00
Bristol Mines	P.Q.	104 65
Bristol Ridge	P.Q.	54 00
Britainville	Ont.	31 00
Britannia Heights	Ont.	211 45
Brithdir	Sask.	72 50
Briton Cove	N.S.	148 00
Britonville (fermé 29–2–28)	P.Q.	Néant
Broadbent	Ont.	63 25
Broad Cove (Lunenburg)	N.S.	411 70
Broad Cove Chapel	N.S.	72 95
Broad Cove Marsh	N.S.	13 83
Broadlands	P.Q.	107 55
Broadwater	B.C.	65 00
Broadway	N.S.	36 21
Brockington	Sask.	45 00
Brock Monument (bureau d'été)	Ont.	Néant
Brodeur	P.Q.	60 96
Brodhagen (rouvert 13–8–28)	Ont.	286 20
Brokenhead	Man.	50 60
Brombury	Sask.	89 00
Broncho	Sask.	53 50
Bronson Settlement	N.B.	47 00
Bronx Park	P.Q.	*(b)*
Brookdale	P.Q.	62 00
Brookfield Mines	N.S.	104 95
Brooking	Sask.	267 00
Brookline (fermé 30–9–28)	P.Q.	3 50
Brooklyn Corner	N.S.	68 50
Brookside	Sask.	92 00
Brookvale (fermé 1–8–28)	N.S.	26 49
Brook Village	N.S.	160 00
Brookville	N.B.	169 00
Brophy's	N.S.	18 00
Brora	Sask.	88 65
Brosseau	Alberta	265 00
Brotherston (fermé 18–6–28)	Ont.	Néant
Brough	Sask.	54 00
Broughdale	Ont.	*(c)*
Broughton (rouvert 1–1–29)	N.S.	20 00
Brower	Ont.	186 57
Brown	Man.	152 45
Brownfield	Alberta	96 95
Brown Hill	Ont.	102 72
Browning Island (bureau d'été)	Ont.	48 00
Brownsville	N.S.	45 00
Bruceton	Ont.	27 00
Brumlie	Man.	21 00
Brunetville	Ont.	88 50
Brutus (fermé 18–5–28)	Alberta	2 33
Bryant	Sask.	146 60
Bryants Corner	N.B.	54 25
Bryenton	N.B.	86 50
Brynmarl	B.C.	42 86
Bryon Island (bureau d'été)	P.Q.	9 00
Brysonville	P.Q.	202 03
B-Say-Tah (bureau d'été)	Sask.	14 70
Buck Creek	Alberta	19 20
Buckfield	N.S.	48 00
Buckhorn	Alberta	40 35
Buck Lake (bureau d'été)	Ont.	10 00
Buckland Est	P.Q.	37 25
Bucklaw	N.S.	45 95
Buckley (bureau d'été), (fermé 29–9–28)	N.B.	6 72
Buckley Bay	B.C.	133 56
Buctouche Bay	N.B.	21 00
Budd Mills	Ont.	16 00
Buena Vista	B.C.	163 40
Buffalo Gap	Sask.	190 86
Buffalo Horn	Sask.	40 00
Buffalo Lake	Alberta	103 85
Buffalo River	Sask.	29 00
Buffalo View	Alberta	19 25
Buford	Alberta	167 50
Bugeaud	P.Q.	42 35
Bukowina (ouvert 1–5–28)	Sask.	49 25
Buller	Ont.	22 00
Bulstrode Station	P.Q.	222 22
Bunglass (fermé 1–10–28)	Sask.	10 19
Burfield	Alberta	71 11
Burgis	Sask.	270 50
Burk's Corners	P.Q.	68 30
Burleigh Falls	Ont.	187 90
Burlington	N.S.	174 64
Burnaby	Ont.	97 00
Burnbank	Man.	21 75
Burnley	Ont.	75 40
Burnside	Man.	171 50
Burpee	Ont.	50 00
Burquitlam	B.C.	226 62
Burrard Inlet	B.C.	1,758 00
Burridge	Ont.	209 05
Burriss	Ont.	156 80
Burritt	Ont.	39 00
Burtonsville	Alberta	35 45
Burwash Station	Ont.	158 78
Bush Island	N.S.	80 00
Butterby	Sask.	22 00
Butternut Bay (bureau d'été)	Ont.	39 00
Butterton	Sask.	15 61
Byng	Man.	17 25
Cabin Lake	Alberta	40 50
Cachalot	B.C.	352 13
Cache Creek	B.C.	125 10
Cacouna South (bureau d'été)	P.Q.	105 00
Cailmount	Sask.	81 00
Cails Mills	N.B.	41 00
Cain Point	N.B.	65 95
Cain's Mountain	N.S.	28 00
Caissie Village (ouvert 1–4–28)	N.B.	24 00
Caistor Centre	Ont.	281 20
Calais	Alberta	170 02
Caldbeck (fermé 1–8–28)	Alberta	Néant
Calderbank	Sask.	91 04
Caldwell	P.Q.	41 91
Caldwell	Alberta	61 43
Caldwell Brook	N.B.	78 06
Caledonia	N.S.	210 30
Caldeonia	P.E.I.	15 40
Caledonia Mills	N.S.	30 30
Calgary (sub-office n° 7)	Alberta	*(a)*
Calgary (sub-office n° 9)	Alberta	*(a)*
Calgary (sub-office n° 13)	Alberta	*(a)*

(a) Pour les recettes, voir Calgary (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(b) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(c) Pour les recettes, voir London (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non compatbles (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Calgary (sub-office n° 15)	Alberta	(a)
Calgary (sub-office n° 23)	Alberta	(a)
Calhoun	N.B	30 75
California	N.B	46 25
Callières	P.Q	56 00
Calling Lake	Alberta	20 00
Cambria	P.Q	40 75
Cambridge	N.S	93 15
Camden	N.S	59 40
Camel Chute	Ont	26 25
Cameron Lake	B.C	77 05
Cameron's Mills	N.B	20 00
Cameron Settlement	N.S	41 60
Campbelldale	N.S	21 00
Campbell Mountain	N.S	12 00
Campbellton	Ont	31 95
Camperdown	Ont	191 25
Camperdown	N.S	20 00
Camp Kinkora (bureau d'été)	P.Q	28 00
Camp Killarney (bureau d'été)	P.Q	50 00
Camp Lake	Sask	17 20
Camp Morton	Man	300 65
Camp Nominingue (bureau d'été)	P.Q	77 50
Camp Oconto (bureau d'été)	Ont	399 85
Camp Ouareau (bureau d'été)	P.Q	200 00
Campsie	Alberta	15 20
Canaan	N.S	27 10
Canaan Rapids	N.B	20 00
Canada Creek	N.S	47 76
Canal	Ont	205 45
Canim Lake	B.C	63 50
Cannamore	Ont	139 00
Cannell	Alberta	121 00
Cannes	N.S	285 40
Canning	Ont	21 85
Cannon	P.Q	36 30
Canobie	N.B	106 00
Canoe Cove	P.E.I	71 45
Canoe Lake	N.S	28 00
Canoe Lake	Ont	690 00
Canopus	Sask	31 25
Cantal	Sask	56 30
Cantin	P.Q	51 25
Cantley	P.Q	254 90
Canton	Ont	192 85
Canton Bégin	P.Q	261 50
Canyon	B.C	391 51
Canyon Creek	Alberta	189 65
Cap-à-la-Baleine	P.Q	132 50
Cap-à-la-Branche	P.Q	118 44
Cap au Corbeau	P.Q	20 00
Cap au Renard	P.Q	108 30
Cap aux Oies	P.Q	83 54
Cap Bateau	N.B	55 00
Cap d'Espoir	P.Q	312 20
Cap des Rosiers Est	P.Q	207 39
Cape Augnet	N.S	34 70
Cape Chin	Ont	38 00
Cape Croker	Ont	128 00
Cape Dauphin	N.S	22 52
Cap de Moiselle Creek	N.B	83 15
Cape Enrage	N.B	26 00
Cape George	N.S	46 00
Cape George Harbour	N.S	16 00
Cape Jack	N.S	58 00
Cape Negro	N.S	141 32
Cape Negro Island	N.S	80 00
Cape Sable Island (South side)	N.S	251 37
Cape Scott	B.C	57 10
Cape Station	N.B	78 25
Capitol Hill	B.C	(b)
Caplan Est	P.Q	50 36
Cap la Ronde	N.S	56 75
Cap Lumière	N.B	62 52
Cappon	Alberta	108 65
Cap Rouge	N.S	21 00
Cap St.-Fidèle	P.Q	25 00
Cap St. Ignace Station	P.Q	1,306 98
Cap St. Martin	P.Q	119 00
Capstick	N.S	63 53
Cap Tourmente	P.Q	89 96
Capucins	P.Q	132 75
Caramat	Ont	97 25
Carbonneau	P.Q	356 94
Carcajou	Alberta	29 00
Cardell	Sask	95 00
Carey	Man	148 96
Cariboo Gold Mines	N.S	166 45
Cariboo Island	N.S	15 50
Cariboo Islands	P.Q	91 00
Cariboo Marsh	N.S	11 00
Carignan	P.Q	47 00
Carlea	Sask	67 00
Carleton Ouest	P.Q	107 00
Carleton Village	N.S	70 85
Carling	Ont	55 90
Carlingford	N.B	13 00
Carling Station	Ont	46 30
Carlington	Ont	94 30
Carlos	Alberta	39 00
Carlowrie	Man	27 25
Carlow (fermé 1–6–28)	N.B	Néant
Carlton Hill	Alberta	21 55
Carlyle Lake Resort (bureau d'été)	Sask	128 28
Carmel	P.Q	65 75
Carmi	B.C	157 84
Carnagh	Sask	29 50
Carnforth	Alberta	28 97
Carnoustic	Sask	34 50
Carnwood	Alberta	36 30
Caron Brook	N.B	228 25
Carr	Ont	68 95
Carragana	Sask	237 40
Carrier	P.Q	96 84
Carroll	P.Q	42 30
Carroll's Corners	N.S	42 75
Carroll's Crossing	N.B	172 00
Carrot River	Sask	80 00
Carr's Brook	N.S	71 53
Carter	P.Q	21 25
Carter's Point (fermé 29–9–28)	N.B	24 34
Carterton	Ont	64 50
Casault	P.Q	44 00
Casavant	Alberta	27 05
Casey	P.Q	1,004 10
Casgrain	P.Q	17 00
Caspaco	B.C	265 75
Cassilis	N.B	125 60
Castelnau	P.Q	95 80
Castle Bay	N.S	90 00
Castledale	B.C	60 20
Castle Mountain (bureau d'été)	Alberta	Néant
Castle Point	Man	227 16
Castlereagh	N.S	24 95
Castle Rock	B.C	78 17
Castonguay	P.Q	72 99
Catalone	N.S	73 20

(a) Pour les recettes, voir Calgary (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(b) Pour les recettes, voir Vancouver (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Catalone Gut	N.S.	37 00
Catalone Road	N.S.	67 00
Catamount	N.B.	29 00
Cataract	Ont.	122 10
Catchacoma	Ont.	19 00
Cater	Sask.	20 00
Caulfield	B.C.	226 28
Cawood	P.Q.	30 60
Cayer	Man.	109 10
Cazaville	P.Q.	220 00
Cecebe	Ont.	79 00
Cecil	Sask.	43 10
Cedar	B.C.	409 00
Cedarbrae	Ont.	170 54
Cedar Croft (bureau d'été)	Ont.	120 00
Cedarkine	Man.	74 40
Cedar Lake	Man.	15 00
Ceepeecee	B.C.	130 00
Celtic	Sask.	31 20
Centennial	N.S.	38 00
Central Argyle	N.S.	197 90
Central Blissville	N.B.	236 00
Central Earltown	N.S.	9 00
Central Greenwich	N.B.	366 80
Central Grove	N.S.	148 10
Central Hampstead	N.B.	87 00
Central New Annan (fermé 31-5-28)	N.S.	5 00
Central Port Mouton	N.S.	296 50
Central Wood Harbour	N.S.	79 50
Centre Acadie	N.B.	67 00
Centredale	N.S.	33 00
Centre Dummer	Ont.	33 75
Centre East Pubnico	N.S.	156 05
Centre Island	B.C.	18 00
Centre Musquodoboit	N.S.	206 04
Centre Nappan	N.B.	241 87
Centre St. Simon	N.B.	76 05
Centreton	Ont.	185 15
Centreview	Ont.	14 25
Centre Village	N.B.	4 00
Centreville East	N.S.	73 00
Chabot	P.Q.	21 00
Chaffey's Locks	Ont.	910 00
Chagoness	Sask.	62 20
Chahoon	P.Q.	660 10
Chailey	Alberta	83 45
Chalifoux	P.Q.	31 00
Chambery	Sask.	105 10
Chambord Est	P.Q.	20 00
Champcoeur	P.Q.	51 20
Champigny	P.Q.	458 35
Chance Harbour	N.B.	159 00
Chance Harbour	N.S.	24 00
Chandonnet	P.Q.	22 00
Chandos	Ont.	21 30
Chantler	Ont.	55 05
Chantry	Ont.	116 10
Chapais	P.Q.	36 10
Chapel Rock	Alberta	31 00
Chapleau Station (bureau d'été)	P.Q.	421 00
Chaplin	N.S.	47 00
Chaplin Road	N.B.	46 30
Chapman (fermé 3-1-28)	Ont.	Néant
Chapple	Ont.	77 10
Charlesbourg West	P.Q.	30 00
Charleston	N.S.	223 25
Charleston	Ont.	222 00
Charleswood	Man.	190 00
Charlos Cove	N.S.	284 50
Charron	Alberta	18 90
Chartersville	N.B.	12 00
Chartrand Corner	Ont.	167 80
Chaswood	N.S.	121 42
Chateau Lake Louise (bureau d'été)	Alberta	3,894 00
Chater	Man.	195 15
Chatham Head	N.B.	57 74
Chaudière Basin	P.Q.	221 49
Chaumont	P.Q.	37 25
Cheam View	B.C.	31 40
Cheddar	Ont.	70 15
Chedderville	Alberta	82 50
Cheecham (fermé 28-2-29)	Alberta	90 88
Chee Kye	B.C.	149 91
Chelan	Sask.	137 30
Chellwood	Sask.	33 10
Chelmsford	N.B.	53 72
Chelsea	N.S.	204 90
Chemins des Buttes	P.Q.	23 00
Chemins du Lac	P.Q.	268 05
Chemin Neuf	P.Q.	40 00
Cheney Station	Ont.	104 94
Chénier	P.Q.	187 00
Cherisy	P.Q.	100 00
Cherryfield	N.S.	21 50
Cherryfield	N.B.	24 50
Cherry Hill	N.S.	286 95
Cherry Valley	P.E.I.	237 45
Cherryville	B.C.	66 81
Cherrywood	Ont.	172 60
Chesterfield Inlet	N.W.T.	.....
Chester Grant	N.S.	64 30
Chestermere Lake (fermé 26-10-28)	Alberta	9 47
Chester Nord	P.Q.	47 05
Chesterwold	Alberta	38 50
Chevalier	P.Q.	49 15
Cheviot	Sask.	184 30
Chevrier	Ont.	26 00
Chezacut	B.C.	69 30
Chiasson	N.B.	52 95
Chief Lake	B.C.	36 60
Chigwell (rouvert 1-4-28)	Alberta	191 60
Chikopi (bureau d'été)	Ont.	80 00
Chilco	B.C.	89 50
Chilmark (fermé 1-6-28)	Alberta	0 87
Chimney Corner	N.S.	28 50
Chin	Alberta	307 76
Chinook Cove	B.C.	153 70
Chip Lake (antérieurement Leaman)	Alberta	317 36
Chippawa Hill	Ont.	74 05
Chisholm	N.S.	9 00
Chisholm Mills	Alberta	600 00
Choate	B.C.	92 52
Chocolate Cove	N.B.	35 00
Choiceland	Sask.	133 85
Choquette	P.Q.	35 00
Chortitz	Man.	110 85
Christian Island	Ont.	102 21
Christieville	P.Q.	91 00
Christina	Ont.	80 40
Christina Lake (bureau d'été)	B.C.	20 57
Christopher Lake	Sask.	27 75
Chu Chua	B.C.	243 35
Church Hill	N.B.	20 00
Church Lake	N.S.	59 00
Church House	B.C.	90 00
Church Over	N.S.	110 55
Churchview	N.S.	60 50
Chutes aux Outardes	P.Q.	100 00
Chute Rouge	P.Q.	134 40
Chute Shipshaw	P.Q.	60 00
Chute Victoria	P.Q.	43 90
Cinema	B.C.	32 00
Claire Fontaine	N.B.	50 10

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Clairvaux de Bagot	P.Q.	178 10
Clairville	N.B.	66 70
Clam Bay	N.S.	53 00
Clam Harbour	N.S.	205 80
Clam Point	N.S.	31 37
Clanricarde	Ont.	43 00
Clapham	P.Q.	34 00
Clapperton	P.Q.	142 78
Clarendon Station	N.B.	147 74
Clarina	Ont.	63 85
Clarinda	Alberta	30 25
Clark Beach (bureau d'été)	Man.	37 10
Clarkboro	Sask.	211 50
Clark Bridge	Sask.	73 40
Clarkleigh	Man.	315 64
Clarks Corners	N.B.	173 54
Clark's Crossing	Sask.	47 60
Clarksville	N.S.	162 75
Clarkville	N.B.	20 50
Claverhouse	N.S.	21 00
Clavering	Ont.	126 95
Clay Bank	Ont.	15 00
Claytonville	Sask.	80 24
Clear Hills	Alberta	78 37
Clear Lake	Ont.	147 30
Clearland	N.S.	17 10
Clearview	Alberta	24 85
Clearwater Station	B.C.	279 65
Clegg	Ont.	94 18
Clematis	Man.	50 00
Clemens	Sask.	117 00
Clément	P.Q.	98 25
Clemville	P.Q.	36 00
Clevelands (fermé 20–3–28)	N.B.	Néant
Cliffordvale	N.B.	157 00
Cliffside	B.C.	122 55
Clifton	N.B.	274 00
Cliftonville	Sask.	65 25
Clontarf	Ont.	100 82
Clo-oose	B.C.	194 00
Cloridorm	P.Q.	206 62
Cloridorme Ouest	P.Q.	124 00
Cloud Bay	Ont.	102 30
Clova	P.Q.	366 42
Cloverdale	N.S.	18 95
Clover Hill	N.B.	31 40
Cloverleaf	Man.	240 45
Cloverville	N.S.	14 00
Club Shawinigan	P.Q.	90 00
Cluffield	Sask.	39 25
Clumber	Sask.	24 00
Clydesdale	Ont.	57 57
Clymont	Alberta	22 80
Coal Branch Station	N.B.	204 00
Coal Creek	N.B.	172 45
Coates' Mills	N.B.	42 50
Coburn	N.B.	255 50
Cocgane Cape	N.B.	53 00
Cocagne Cove	N.B.	25 00
Cocagne River	N.B.	35 00
Cockburn Island	Ont.	281 06
Coddle's Harbour	N.S.	111 00
Codette	Sask.	37 00
Coffiscroft	N.S.	30 00
Cogmagun River	N.S.	121 00
Colbert	P.Q.	19 00
Coldbrook	N.B.	265 40
Cold Springs	Man.	9 00
Coldstream	N.S.	21 25
Cole Harbour	N.S.	196 06
Cole Lake	Ont.	185 09
Coleman Corner	N.B.	10 90
Colin	N.B.	36 25
Colindale	N.S.	14 00
College Grant	N.S.	38 00
Collegeville	N.S.	5 00
Collette Village	N.B.	25 00
Colleymount	B.C.	104 10
Collholme	Alberta	16 50
Collinsville	P.Q.	71 75
Colmer	Sask.	42 00
Colomb	P.Q.	83 56
Colombourg	P.Q.	125 00
Colonial	N.S.	50 00
Colpton	N.S.	74 50
Columbia Gardens	B.C.	69 86
Columbine	Alberta	42 00
Colwell	Ont.	35 75
Comeau Ridge	N.B.	38 40
Comeau's Hill	N.S.	47 50
Comeauville	N.S.	226 75
Commanda	Ont.	195 21
Compton Station	P.Q.	136 50
Comrey	Alberta	78 13
Concession	N.S.	261 18
Concord	Ont.	168 05
Conjuring Creek	Alberta	67 35
Conklin	Alberta	52 40
Connell Corners	Sask.	12 25
Connolly	Alberta	33 55
Connor	N.B.	185 04
Connor Creek	Alberta	150 70
Conn's Mills	N.S.	131 20
Conquerall Mills	N.S.	91 48
Conrich	Alberta	78 65
Contimco	B.C.	124 00
Conway	N.S.	130 25
Cooking Lake	Alberta	99 70
Cook's Brook	N.S.	96 20
Cook's Cove	N.S.	73 00
Cook's Creek	Man.	417 00
Cookville	N.B.	40 50
Coombes Road	N.B.	27 00
Cooper	Ont.	109 90
Cooper's Falls	Ont.	88 30
Copeau	Sask.	180 94
Copeland	Sask.	41 05
Copp	Ont.	37 00
Coppell	Ont.	387 03
Copper River	B.C.	197 80
Coppice Hill (fermé 4–8–28)	Alberta	8 24
Corberrie	N.S.	157 65
Corcoran	P.Q.	22 00
Cordova Bay (bureau d'été)	B.C.	41 50
Coriander	Sask.	45 50
Cork	Alberta	38 25
Corkery	Ont.	80 00
Cork Station	N.B.	139 25
Cormac	Ont.	285 25
Cormier's Cove	N.B.	22 00
Cormier Village	N.B.	76 00
Cormierville	N.B.	79 00
Cornucopia (fermé 15–10–28)	Alberta	26 96
Cornwall	P.E.I.	152 80
Cornwall Island	Ont.	6 25
Coronation	N.B.	40 00
Coriveau	P.Q.	43 00
Corson's Siding	Ont.	113 00
Cortereal	P.Q.	164 25
Costello	Ont.	31 95
Cosmo	Alberta	37 05
Cossetteville (fermé 31–7–28)	P.Q.	Néant
Coté	Sask.	236 24
Coteau Road	N.B.	26 00
Côte d'Or	N.B.	43 00
Côté Siding	Ont.	70 10
Côte Ste-Anne	N.B.	14 20
Côte St-Joseph (fermé 5–1–29)	P.Q.	5 00

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Côte St-Leonard	P.Q.	5 00
Côte St.-Michel	P.Q.	(c)
Côte St-Pierre	P.Q.	96 57
Côte St-Vincent	P.Q.	Néant
Cotham	Sask.	19 00
Cottonwood	B.C.	107 00
Coughlan	N.B.	99 00
Couillard	P.Q.	48 00
Coulée (fermé 31-5-28)	Sask.	Néant
Coulombe	P.Q.	198 65
Coulson	Ont.	149 95
Countess	Alberta	153 43
Country Harbour Lake	N.S.	42 50
Country Harbour Mines	N.S.	150 27
Courcelette	P.Q.	40 00
Courtice	Ont.	152 32
Cousineau	P.Q.	35 00
Cousins	Alberta	51 40
Couturier	P.Q.	54 00
Couturval	P.Q.	7 10
Covedell	N.B.	145 06
Cove Road	N.S.	56 25
Covington	Sask.	39 00
Cowan (fermé temp. 17-5-28) (rouvert 3-7-28)	Man.	274 46
Cowan Creek	N.B.	14 00
Cow Bay	N.S.	17 00
Coxby	Sask.	12 00
Coxheath	N.S.	79 50
Coxvale	Ont.	36 65
Cracknell	Man.	145 40
Crocroft	B.C.	151 24
Craigellachie	B.C.	125 33
Craigend	Alberta	42 02
Craigflower	B.C.	66 00
Craig Harbour	N.W.T.	Néant
Craigie Lea	Ont.	193 15
Craiglands	Sask.	73 50
Craigleith	Ont.	68 05
Craigmillar	Alberta	23 42
Craigmore	N.S.	70 25
Craig's Crossing	B.C.	76 00
Craig's Road Station	P.Q.	75 00
Cramersburg	Sask.	47 70
Cranberry	P.Q.	28 25
Cranbourne	P.Q.	23 40
Crandall Road	N.S.	10 00
Crane River	Man.	83 25
Cranton Section	N.S.	205 44
Crawford's Grove	Ont.	152 80
Crawford Park	Man.	191 47
Crawfordville	P.Q.	8 00
Credit Forks	Ont.	315 00
Creemorne	P.Q.	30 00
Creignish Rear	N.S.	48 00
Crémazie (ouvert 24-5-28)	P.Q.	22 81
Crerer (ouvert 15-6-28)	Ont.	71 13
Crescent Beach	N.S.	125 52
Crescent Grove	N.S.	21 00
Crescent Hill	Sask.	55 20
Crescent Lake	Sask.	35 00
Crilly	Ont.	Néant
Crinan	Ont.	70 60
Crippsdale	Alberta	20 19
Criss Creek	B.C.	70 41
Crockett	N.B.	48 00
Crocus	Man.	156 20
Cromarty	Ont.	224 25
Crombie Settlement	N.B.	16 00
Cromwell	Man.	16 85
Cross	Sask.	38 00
Crosshill	Ont.	88 32
Crossland	Ont.	88 70
Cross Lake	Man.	80 00
Cross Roads, Mid-Melford	N.S.	31 50
Cross Roads, Ohio	N.S.	75 98
Crouse Town	N.S.	225 00
Crowell	N.S.	354 50
Crowe's Landing (bureau d'été)	Ont.	172 00
Crowfoot	Alberta	166 10
Crowland (ouvert 1-10-28)	Ont.	1,500 00
Crow's Nest	N.S.	73 05
Crowtherview	Sask.	123 10
Croydon	Ont.	64 20
Croydon Station	B.C.	172 89
Crozier	Ont.	112 50
Cruikshank	Sask.	69 37
Crutwell	Sask.	148 90
Crystal Hill	Sask.	91 43
Crystal Springs	Sask.	109 26
Cuffley	Sask.	44 69
Culdaff	P.Q.	68 00
Cullen	Sask.	165 14
Cullen's Brook	P.Q.	54 00
Culligan	N.B.	123 75
Culloden	N.S.	112 50
Cullyton	Sask.	33 90
Cumberland House	Sask.	126 96
Cumberland Mills	P.Q.	116 00
Cummings	Alberta	102 30
Cumming's Cove	N.B.	99 26
Cumming's Mountain (fermé 1-7-28)	N.S.	Néant
Cundles	Ont.	80 00
Curlew	Alberta	22 90
Currie's Crossing	Ont.	230 00
Curryville	N.B.	124 50
Curve Lake	Ont.	58 00
Curventon	N.B.	66 10
Custeau	P.Q.	41 20
Cut Bank Lake (fermé 15-12-28)	Alberta	Néant
Cuvier	Sask.	26 20
Cyr	P.Q.	60 23
Dacotah	Man.	209 12
Dahlton	Sask.	208 00
D'Aiguillon	P.Q.	139 20
Daisy Lake	B.C.	164 96
Dakin	Alberta	30 85
Dale	N.S.	28 80
Dalehurst (fermé 12-3-28)	Alberta	Néant
Dalem Lake	N.S.	8 00
Dalesboro	Sask.	56 96
Daleview	Sask.	54 64
Dalhousie East	N.S.	118 25
Dalhousie Junction	N.B.	210 30
Dalhousie Lake	Ont.	316 69
Dalhousie Lake	N.S.	28 00
Dalhousie Mills	Ont.	68 80
Dalhousie Road	N.S.	96 00
Dalhousie West	N.S.	54 45
Dallas	Man.	180 41
Dalmas	P.Q.	127 00
Dalmuir	Alberta	79 15
Dalquier	P.Q.	65 25
Damascus	Ont.	141 00
Damour	Sask.	27 35
Danbury	Sask.	27 00
Danesville	N.S.	7 73
Danskin	B.C.	66 67
Danvers	N.S.	75 75

(c) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Daphne	Sask.	118 58
D'Arcy	B.C.	176 00
Darling	Alberta	26 27
Darling Lake	N.S.	126 40
Darling Road	Ont.	191 50
Darlington	N.B.	72 40
Dartigny	P.Q.	30 00
D'Auteuil	P.Q.	107 65
Davidson Corners	P.Q.	8 50
Davis Point	Man.	84 14
Davison Street	N.S.	37 00
Davyroyd	Sask.	47 75
Dawsonville	N.B.	46 80
Dayton	N.S.	499 85
Deacon (fermé 9–10–28)	Ont.	15 78
Dead Creek	Ont.	181 20
Dean	N.S.	182 86
Dearlock	Ont.	50 50
Deaver	Alberta	10 46
De Bay Cove	N.S.	83 00
De Beaujeu	P.Q.	95 00
Debolt	Alberta	87 12
Decimal	Man.	139 95
Decker Lake	B.C.	192 78
Deep Cove	N.S.	12 25
Deep Water	B.C.	34 09
Deer Ridge (ouvert 16–3–29)	Sask.	15 00
Deerwood	Man.	105 81
Dee Side	P.Q.	16 70
Dee Valley	Sask.	23 00
De Forceville	P.Q.	20 00
Défricheur	P.Q.	62 45
De Grassi Point (bureau d'été)	Ont.	510 00
Delacour	Alberta	117 27
Delagrave	P.Q.	288 90
Delaire	P.Q.	106 40
Delap's Cove	N.S.	49 00
Del Bonita	Alberta	249 88
DeLéry (bureau d'été)	P.Q.	271 00
DeLesseps	P.Q.	51 00
Delph	Alberta	96 34
Delta Station	Man.	123 00
Del Val	P.Q.	86 00
Demeules	P.Q.	72 00
Denonville	P.Q.	56 00
Densmore's Mills	N.S.	118 67
Denver	N.S.	44 50
Depew	Sask.	19 50
Dequen Nord	P.Q.	385 20
Derby Junction	N.B.	114 65
Dremid (fermé 31–12–28)	Ont.	5 84
Derryville	Ont.	192 60
De Sonis	P.Q.	25 45
De St. Just	P.Q.	114 50
Deschambault Station	P.Q.	96 35
Deschamps (fermé 5–1–29)	P.Q.	Néant
Desgagnés (antérieurement St-Placide de Charlevoix.)	P.Q.	53 00
Desjarlais	Alberta	175 70
Desmarais	Alberta	40 95
Desmeloizes	P.Q.	70 00
Desormeaux	P.Q.	33 35
Despres Village	N.B.	42 00
Dessaint	P.Q.	101 00
Detour-du-Lac	P.Q.	57 34
Devault	P.Q.	18 00
Deveron	Sask.	140 00
Devereaux	N.B.	17 00
Devil Lake (ouvert 1–2–29)	Sask.	15 00
Deville	Alberta	159 91
Devil's Island	N.S.	20 00
Devon	N.S.	12 00
Devonshire	Ont.	127 85
Dewey	B.C.	163 21
Didyme	P.Q.	212 49
Dijon	P.Q.	190 00
Dillon	Ont.	17 45
Dill Siding	Ont.	94 00
Dina	Alberta	126 60
Dingwall	N.S.	99 50
Dionne	P.Q.	22 20
Dipper Harbour	N.B.	32 00
Ditton Park	Sask.	83 50
Divide	N.B.	14 50
Dixon's Corners	Ont.	191 70
Dobson's Corner	N.B.	37 00
Dobrowody	Sask.	46 75
Dock	P.Q.	29 60
Doctor's Brook	N.S.	34 75
Doctor's Cove	N.S.	107 50
Dodd's Lake	P.Q.	38 97
Doe Lake	Ont.	70 00
Dog Creek	B.C.	79 65
Dog Pound	Alberta	179 12
Doheny	P.Q.	139 41
Dolly Bay	Man.	28 51
Donahue	Ont.	15 50
Donaldson	Ont.	71 00
Donatville	Alberta	120 60
Dongola	Ont.	9 50
Donnybrook	N.S.	12 00
Dorchester Crossing	N.B.	113 75
Doreil	P.Q.	244 00
Dorland	Ont.	209 25
Dorothy	Alberta	51 07
Dorreen	B.C.	180 10
Dorts Cove	N.S.	46 75
Dorval (rouvert 15–6–28)	P.Q.	*(a)*
Dot	B.C.	54 75
Doucet	P.Q.	203 75
Doucetville	N.S.	188 44
Douglasfield	N.B.	45 00
Douglas Lake	B.C.	210 08
Douglaston	Sask.	74 00
Douglas West	P.Q.	50 50
Dover	N.B.	11 90
Dover Centre	Ont.	177 70
Dover West	N.S.	131 95
Downing	Alberta	64 42
Doyle's Brook	N.B.	24 00
Doyleville	N.B.	29 00
Drayton Valley	Alberta	87 78
Driftpile	Alberta	269 10
Drifting River	Man.	49 17
Driscoll Lake	Sask.	41 47
Drisdelle	N.B.	41 35
Drobot	Sask.	37 30
Drolet	P.Q.	46 50
Drouin	P.Q.	19 05
Droxford	Sask.	66 89
Drumhead	N.S.	605 00
Drummondville	N.S.	43 90
Dry River	Man.	106 33
Duagh	Alberta	118 85
Dubail	P.Q.	29 00
Dubé	N.B.	42 00
Duchesnay	P.Q.	98 35
Duck Bay (bureau d'hiver)	Man.	10 00
Duck Cove (bureau d'été)	N.B.	229 13
Duck Range	B.C.	37 16
Duck Mountain	Man.	15 00
Duck River	Man.	52 55

(a) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Dudley	Ont.	40 05
Dudswell Junction	P.Q.	54 45
Dufaultville	P.Q.	84 90
Dufferin	N.B.	9 00
Dufour	P.Q.	57 25
Dufourville	N.B.	22 00
Dufresne	Man.	125 25
Dufrost	Man.	224 06
Dugald	Man.	373 63
Dugas	N.B.	17 45
Duguesclin	P.Q.	57 04
Duguayville	N.B.	77 75
Dugwal	Ont.	98 00
Duhamel	P.Q.	124 75
Duke (fermé 28–9–28)	Sask.	7 48
Dulwich	Sask.	200 35
Dumbarton Station	N.B.	70 50
Dumoine	P.Q.	20 00
Dunakym	N.S.	37 50
Dunany	P.Q.	78 70
Duncan Cove	N.S.	24 00
Dundarave	B.C.	1,423 26
Dundas	N.B.	27 01
Dundas Harbour	N.W.T.	Néant
Dundee	N.B.	31 00
Dundee	N.S.	68 25
Dundonald	Ont.	139 30
Dunedin	Ont.	134 75
Dunelm	Sask.	159 55
Dunkin	P.Q.	133 10
Dunleath (fermé 30–4–28)	Sask.	Néant
Dunmaglass	N.S.	14 50
Dunmore	N.S.	10 00
Dunn	Alberta	32 05
Dunning	Ont.	74 03
Dunn's Valley	Ont.	86 00
Dunrankin	Ont.	204 06
Dunraven	P.Q.	111 30
Dunvegan	Alberta	18 70
Dunvegan	N.S.	94 80
Dupey's Corner	N.B.	133 00
Duret	P.Q.	57 25
Durieu	B.C.	71 96
Dutch Brook	N.S.	22 00
Dutch Settlement	N.S.	16 00
Dwyer Hill	Ont.	23 23
Dyer's Bay	Ont.	167 66
Eagle Bay	B.C.	104 97
Eagle Butte	Alberta	74 60
Eagle Depot	P.Q.	185 00
Eagle Head	N.S.	116 00
Eagle Hill	Alberta	197 80
Eagle Point	Sask.	9 25
Eaglesham (ouvert 1–2–29)	Alberta	29 10
Earl	Sask.	24 00
Earlie	Alberta	62 00
Earlswood (fermé 27–9–28)	Sask.	8 78
Earlville	Alberta	39 70
East Advocate	N.S.	117 00
East Aldfield	P.Q.	75 75
East Arlington	N.S.	35 25
East Bay	Man.	129 42
East Bay	N.S.	88 30
East Bay, North Side	N.S.	34 25
Eastbourne (bureau d'été)	Ont.	80 70
East Braintree	Man.	227 85
East Branch	P.Q.	25 00
East Branch River John	N.S.	16 00
East Brenton	N.S.	27 75
East Brighton	N.B.	29 00
Eastbrook	Sask.	62 25
Eastburg	Alberta	78 50
East Centreville	N.B.	86 75
East Chebogue	N.S.	51 50
East Chester	N.S.	74 50
East Chezzetcook	N.S.	232 00
East Cliffoid	N.S.	37 00
East Collette	N.B.	49 00
East Dover	N.S.	142 75
East Earltown	N.S.	41 49
Eastern Passage	N.S.	256 25
Eastern Points	N.S.	58 75
East Ferry	N.S.	128 15
East Folly Mountain	N.S.	45 00
Eastford	Ont.	82 85
East Fraserville	N.S.	42 00
East Galloway	N.B.	28 75
Eastgate	Alberta	43 40
East Glassville	N.B.	Néant
East Greenfield	P.Q.	112 05
East Jeddore	N.S.	270 00
Eastlake	N.S.	11 00
East Lawrencetown	N.S.	43 75
East Leicester	N.S.	9 00
Eastleigh	Sask.	135 60
East Linton	Ont.	48 75
East Mines Station	N.S.	165 50
East New Annan (fermé 30–6–28)	N.S.	5 81
Easton	N.S.	56 00
East Poplar River	Sask.	22 75
East Portapique	N.S.	62 45
East Quinan	N.S.	67 00
East River Point	N.S.	152 00
East River, Sheet Harbour	N.S.	69 25
East Riverside	N.B.	63 50
East Rogerville	N.B.	40 00
East Roman Valley	N.S.	69 30
East Sable River	N.S.	73 35
East Side of Ragged Island	N.S.	146 00
East Side Port L'Hébert	N.S.	68 90
East Sooke	B.C.	44 20
East Uniacke	N.S.	26 00
Eastville	N.S.	106 30
East Wentworth	N.S.	281 00
Eaton	P.Q.	232 50
Ebbsfleet	P.E.I.	66 70
Eboulements Centre	P.Q.	110 80
Eboulements Est	P.Q.	45 70
Echohill	Alberta	45 22
Echo Lake	Ont.	7 00
Economy Point	N.S.	125 00
Ecoole	B.C.	121 33
Ecum Secum	N.S.	427 18
Ecum Secum Bridge	N.S.	357 09
Eddyside	Sask.	38 50
Eddystone	Man.	86 50
Edenbridge	Sask.	100 90
Edenkillie	Sask.	38 58
Eden Lake	N.S.	64 50
Eden Mills	Ont.	138 33
Edgar	Ont.	219 56
Edgewater	B.C.	338 70
Edina (bureau d'été)	P.Q.	Néant
Edmonton (sub-office n° 3) (rouvert 26–12–28)	Alberta	*(a)*
Edmonton (sub-office n° 6)	Alberta	*(a)*
Edmonton (sub-office n° 7)	Alberta	*(a)*
Edmonton (sub-office n° 9)	Alberta	*(a)*
Edmonton (sub-office n° 16)	Alberta	*(a)*
Edmonton (sub-office n° 18)	Alberta	*(a)*

(a) Pour les recettes, voir Edmonton (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Edmonton Beach (bureau d'été)	Alberta	31 63
Edmore	Sask	112 50
Edwardsville	N.S.	11 50
Edwin	Man.	196 60
Edy's Mills	Ont.	94 72
Eel Cove	N.S.	57 00
Eel River Bridge	N.B.	199 00
Egan Estate	Ont.	353 50
Egg Island	P.Q.	35 80
Egg Lake	Alberta	26 30
Egerton	N.S.	158 75
Egmondville	Ont.	464 80
Eholt	B.C.	79 00
Eight Island Lake	N.S.	116 25
Ekhart	Man.	83 30
Elardee	Sask.	23 43
Elbourne	Sask.	35 39
Elbridge (fermé 13–9–28)	Alberta	Néant
Eldon Station	Ont.	218 28
Eldorena	Alberta	86 05
Electric	Ont.	180 10
Elgin House (bureau d'été)	Ont.	570 00
Elgin Mills	Ont.	191 80
Elgin Road	P.Q.	140 60
Elizabeth Bay	Ont.	66 05
Elkdale	Man.	35 00
Elk Prairie (fermé 13–6–28)	B.C.	2 06
Elk Ranch	Man.	135 85
Elkton	Alberta	99 55
Elkwater	Alberta	91 63
Ellaton (fermé 9–5–28)	Ont.	Néant
Ellis	Ont.	235 86
Ellisboro	Sask.	176 71
Ellwood	Ont.	31 00
Elma	Ont.	155 21
Elm Brook	Ont.	61 95
Elmcroft	N.B.	15 00
Elm Grove	Man.	82 65
Elm Hill	N.B.	26 69
Elmhurst Beach (bureau d'été) (ouvert 16–7–28)	Ont.	67 00
Elm Springs	Sask.	72 55
Elmstead	Ont.	100 86
Elmsvale	N.S.	175 15
Elmsville	N.B.	153 00
Elm Tree	Ont.	102 02
Elmworth	Alberta	83 65
Elsie	Ont.	50 90
Elsona (ouvert 1–4–28)	B.C.	60 15
Elswick (rouvert 1–12–28)	Sask.	49 20
Elysee	P.Q.	45 60
Elzevir	Ont.	49 50
Emerald	N.S.	8 90
Emerson	N.B.	60 00
Endeavour (antérieurement Annette) (1–1–29)	Sask.	151 65
Engen	B.C.	98 00
Engineer (rouvert 21–6–28) fermé 15–10–28)	B.C.	84 25
English Brook	Man.	100 25
English Corner	N.S.	84 75
Enid	Sask.	66 50
Ennishore	N.B.	55 00
Enon	N.S.	28 00
Ensleigh	Alberta	70 19
Entrelac (bureau d'été)	P.Q.	105 00
Entry Island	P.Q.	32 00
Eramosa	Ont.	73 65
Erie Beach (bureau d'été)	Ont.	295 00
Erin Lodge	Alberta	21 99
Erith	Alberta	154 33
Ermine	Sask.	172 90
Escuminac	N.B.	59 00
Escuminac East	P.Q.	17 50
Escuminac Flats	P.Q.	128 00
Escuminac Nord	P.Q.	60 00
Eskasoni	N.S.	37 45
Eskasoni Chapel	N.S.	14 70
Essondale	B.C.	892 50
Essonville	Ont.	25 75
Ess Creek (fermé 23–2–28)	Ont.	Néant
Estevan Point	B.C.	170 71
Estmere	N.S.	115 00
Etang des Caps	P.Q.	20 00
Ethelwyn	Alberta	87 12
Etomami	Sask.	28 00
Etna	N.S.	29 75
Etobicoke	Ont.	374 10
Etruria (fermé 30–6–28)	Man.	9 55
Ettrick	Ont.	165 16
Etwell	Ont.	93 72
Eustis	P.Q.	401 00
Evandale	N.B.	77 50
Evangeline	N.B.	8 00
Evanston	N.S.	103 95
Evansville	Ont.	96 16
Evelyn	B.C.	125 25
Everard	Ont.	214 66
Everell	P.Q.	49 25
Evergreen	Alberta	339 60
Ewan	Ont.	35 00
Ewing's Landing	B.C.	472 07
Excelsior	Ont.	239 00
Excelsior	Alberta	16 50
Exmoor	N.B.	24 00
Exshaw	Alberta	392 98
Fairdale	Sask.	9 00
Fairfield	N.B.	102 75
Fairlawn	Sask.	17 66
Fairmede	Sask.	39 35
Fairmont	N.S.	31 30
Fairmont Springs	B.C.	193 78
Fairport (bureau d'été)	Ont.	102 00
Fair Vale	N.B.	949 00
Fairvale Station	N.B.	47 96
Fairview Station	N.S.	(*c*)
Fairydell	Alberta	56 40
Fairy Hill	Sask.	64 50
Faith	Alberta	73 78
Falkland	N.S.	6 00
Fallbrook	Ont.	222 70
Fall River (fermé 31–7–28)	Ont.	7 87
Fame Point	P.Q.	69 80
Fanford	Sask.	74 75
Faraday	Ont.	35 00
Fareham	Alberta	85 25
Farewell Cove	P.Q.	149 06
Farley	P.Q.	87 50
Farmingdale	Sask.	80 50
Farmville	N.S.	17 75
Farnham Centre	P.Q.	125 00
Farringdon Hill	Ont.	(*b*)
Farrington	Ont.	67 25
Faucher	P.Q.	99 15
Faulkner	Man.	240 02
Faust	Alberta	536 72
Fauxbourg	N.S.	14 00
Fawcett Hill	N.B.	21 20
Fawn Lake	Alberta	85 55
Feener's Corner	N.S.	39 00

(*b*) Pour les recettes, voir Brantford (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(*c*) Pour les recettes, voir Halifax (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Feltz South	N.S.	170 75
Fenner	Alberta	23 00
Fenwick (fermé 1–6–28)	N.B.	1 83
Ferguson's Lake	N.S.	28 50
Ferguson Flats	Alberta	91 53
Ferland (antérieurement Fournierville)	Sask.	128 70
Ferme Rouge	P.Q.	40 40
Fermoy	Ont.	87 00
Fern Creek	Alberta	20 00
Ferndale (fermé 29–9–28)	N.B.	1 20
Ferndale House (bur. d'été)	Ont.	118 50
Fern Glen	Ont.	116 30
Fernlee	Ont.	49 50
Fernleigh	Ont.	88 00
Fernmount	N.B.	42 30
Ferry Road	N.B.	118 20
Festubert (bureau d'été)	Ont.	18 92
Fetherston	Ont.	30 00
Feuille d'Erable	P.Q.	310 27
Fielding	N.B.	66 00
Fife	B.C.	498 60
Figuery	P.Q.	170 15
Findlay	Man.	190 54
Finland	Ont.	78 85
Finlay Forks	B.C.	12 00
Finlayson	N.S.	15 00
Fir Grove	P.Q.	81 50
Fir Mountain	Sask.	227 19
Fir Ridge	Sask.	22 45
First South	N.S.	161 15
Fiset	P.Q.	88 00
Fish Creek	Sask.	114 00
Fisher	P.Q.	137 20
Fisher Bay	Man.	45 00
Fisherman's Harbour	N.S.	111 65
Fisher Mill	N.S.	86 80
Fisher Home	Alberta	33 18
Fisherton	Man.	33 25
Fishing Lake	Sask.	37 70
Fitzpatrick	P.Q.	80 80
Five Mile River	N.S.	73 05
Flamand	P.Q.	1,211 27
Flamboro Centre	Ont.	84 20
Flatbush	Alberta	244 19
Flat Lake	Alberta	185 35
Flatlands	N.B.	293 00
Fleming Siding	N.B.	31 19
Fletwode	Sask.	75 00
Fleurant	P.Q.	85 00
Fleuriault	P.Q.	70 40
Flodden	P.Q.	61 60
Flood	B.C.	79 70
Floral Park (bureau d'été)	Ont.	118 50
Florann	Alberta	37 05
Florida	Ont.	18 00
Flowing Well	Sask.	204 14
Flynn	P.Q.	39 20
Foch	B.C.	51 01
Foley	Man.	150 35
Folgoet	Sask.	16 00
Folkins	N.B.	105 54
Foisy	Alberta	116 30
Folly Lake	N.S.	148 10
Folly Mountain	N.S.	26 50
Fonderie	P.Q.	91 24
Fonehill (fermé 31–3–28)	Sask.	Néant
Fontain	N.B.	23 00
Forbes (ouvert 3–7–28)	Ont.	313 00
Forbes Point	N.S.	133 00
Forcina (fermé 1–10–28	Alberta	5 51
Ford Bank	N.B.	35 00
Ford's Mills	N.B.	107 50
Foreman	Alberta	54 60
Forest City	N.B.	61 00
Forest Farm	Sask.	80 07
Forest Gate	Sask.	54 15
Forest Glen	N.S.	14 75
Forest Grove	B.C.	193 49
Forest Hall (fermé 15–11–28)	Sask.	23 04
Forest Hill	N.B.	32 00
Forest Home	N.S.	41 00
Forest Lawn	Alberta	430 25
Forest Nook (bureau d'été)	Ont.	355 00
Foreston	N.B.	127 00
Forfar	Ont.	204 00
Fork Lake	Alberta	52 20
Forks	N.B.	18 00
Forks Baddeck	N.S.	38 00
Fort à la Corne	Sask.	51 00
Fort Alexander	Man.	38 10
Fort Assiniboine	Alberta	241 25
Fort Augustus	P.E.I.	42 44
Fort Chipewyan	Alberta	357 71
Fort Comfort (ouvert 15–2–19)	Sask.	12 00
Fortescue	Ont.	27 00
Fort Fitzgerald	Alberta	208 18
Fort Good Hope	N.W.T.	66 30
Fort Grahame (ouvert 1–7–28)	B.C.	50 00
Fortier	Man.	393 46
Fort Kent	Alberta	90 83
Fort Lawrence	N.S.	200 47
Fort Louisburg	N.S.	28 51
Fort McPherson	N.W.T.	37 25
Fort Norman	N.W.T.	62 00
Fort Pelly	Sask.	9 00
Fort Providence	N.W.T.	115 20
Fort St. James	B.C.	384 08
Fort San	Sask.	3,184 35
Fort Simpson	N.W.T.	236 50
Fort Vermilion	Alberta	357 35
Fort William	P.Q.	96 00
Forty Mile	Yukon	50 00
Fossambault	P.Q.	15 00
Fosterville	N.B.	153 00
Fountain Falls	Ont.	71 20
Fourchu	N.S.	200 90
Fournierville (antérieurement Ferland)	Sask.	106 00
Four Falls	N.B.	169 10
Four Roads	N.B.	78 50
Fourteen Island Lake	P.Q.	127 85
Fourteen Mile House	N.S.	25 00
Fowler's Corners (fermé 31–10–28)	Ont.	44 32
Fox	Alberta	57 34
Fox Creek	N.B.	142 28
Foxdale	Sask.	179 00
Foxey	Ont.	75 00
Foxford	Sask.	38 30
Fox Harbour	N.S.	22 75
Fox Harbour Point	N.S.	37 90
Fox Island Main	N.S.	45 00
Fox Hills	Sask.	44 92
Fox Point	N.S.	104 80
Fox River	N.S.	289 60
Foymount	Ont.	17 00
Fradetville	P.Q.	60 00
Framboise	N.S.	83 81
Framboise Intervale	N.S.	75 00
Framnes	Man.	22 00
Francoeur	N.B.	13 00
Francoeur	P.Q.	97 50
Frankburg	Alberta	45 10
Franklin Park (bureau d'été)	Ont.	125 00

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Frankslake	Sask.	182 15
Franquelin (antérieurement Baie des Cèdres)	P.Q.	468 49
Fraser Arm	B.C.	123 85
Fraserburg	Ont.	68 00
Fraser's Mills	N.S.	52 75
Fraser's Point (bureau d'été)	P.Q.	20 00
Fraserton (fermé 1–10–28)	Alberta	17 87
Fraserwood	Man.	782 28
Fraxville	N.S.	20 70
Frechette	P.Q.	8 00
Freda	Alberta	23 80
Frederickhouse	Ont.	133 85
Freedale	Man.	26 00
Free Grant	N.B.	45 75
Freeman River	Alberta	33 60
Freemington	Sask.	28 25
French Cove	N.S.	48 00
French Hill (fermé 16–7–28)	Ont.	6 00
French Lake (fermé 29–9–28)	N.B.	13 70
Frenchman's Butte	Sask.	37 00
French River	N.S.	23 50
French Road	N.S.	28 00
Frenchvale	N.S.	21 00
French Village	N.S.	97 00
Frenette	P.Q.	215 00
Freppel	P.Q.	19 00
Freshwater	P.Q.	62 00
Fresnoy	Alberta	19 00
Friar's Head	N.S.	93 75
Fribourg	Alberta	40 25
Frigon	P.Q.	37 00
Frog Lake	Alberta	209 50
Fost Village	P.Q.	34 00
Frosty Hollow	N.B.	92 25
Fryatt	Ont.	121 60
Fulda	Sask.	152 65
Fulton Brook	N.B.	13 00
Fundale	Sask.	38 84
Furman	Alberta	12 00
Furnace Falls	Ont.	65 00
Gabarouse Barachois	N.S.	231 00
Gabarouse Lake	N.S.	79 95
Gabelle	P.Q.	375 55
Gabriola Island	B.C.	131 55
Gads Hill Station	Ont.	375 38
Gagne	P.Q.	122 10
Gagnon	Ont.	103 65
Gahern	Alberta	53 50
Gairloch Mountain	N.S.	10 40
Galena	B.C.	304 35
Galarneauville	Alberta	40 75
Gallagher	N.B.	19 00
Gallant Settlement	N.B.	19 00
Gallocks (fermé 23–2–29)	Sask.	8 78
Galloway	B.C.	75 28
Gameland	Ont.	146 57
Gang Ranch	B.C.	101 40
Gap View	Sask.	25 00
Garden Head	Sask.	75 50
Garden Hill	Ont.	122 90
Garden Island (bureau d'été)	Ont.	73 90
Garden of Eden	N.S.	78 00
Garden Plain	Alberta	Néant
Gardiner Mines	N.S.	52 00
Gardner's Creek	N.B.	30 00
Garfield	Alberta	81 85
Garland	N.S.	36 00
Garland Mountain (fermé 28–2–29)	N.B.	10 00
Garneau Junction	P.Q.	272 08
Garnet	N.B.	22 20
Garnier	P.Q.	24 70
Garrington	Alberta	63 15
Garroz	P.Q.	92 10
Garry	N.S.	12 25
Gateway	Ont.	57 75
Gaspereau	N.B.	9 75
Gaudette	P.Q.	38 39
Gauthier	P.Q.	119 00
Gauvin	P.Q.	18 00
Gauvreau	N.B.	29 87
Gaythorne	N.B.	33 70
Geary	N.B.	139 00
Gegoggin	N.S.	6 30
Gendron	P.Q.	41 90
Genesee	Alberta	41 19
Genthon	Man.	157 00
Georgefield	N.S.	70 00
George's River	N.S.	87 85
George's River Station	N.S.	25 25
Georgeville	N.S.	90 00
Georgina Island	Ont.	39 00
Gergovia	Sask.	26 03
Gérin	P.Q.	92 00
Germania	Ont.	98 65
German Brook	N.B.	12 00
German Mills	Ont.	22 00
Germantown	N.B.	41 25
Gerrard	B.C.	77 07
Gerrard Island	N.S.	17 00
Gervais	P.Q.	12 00
Gethsémani	P.Q.	54 80
Geyser	Man.	56 55
Giant's Lake	N.S.	53 00
Gibbon	N.B.	31 20
Giffard	P.Q.	1,184 10
Gignac	P.Q.	44 00
Gilbert	Alberta	62 80
Gilbert Cove	N.S.	200 00
Gilks	N.B.	187 40
Gillam (ouvert 1–4–28)	Man.	436 75
Gillander's Mountain	N.S.	24 00
Gillespie	Sask.	170 00
Gillies Bay	B.C.	20 00
Gillies Depot	Ont.	61 01
Gillies Lake	N.S.	13 00
Gillies Point	N.S.	18 30
Gillies Point East	N.S.	20 00
Gillis Cove	N.S.	50 28
Gillisdale	N.S.	54 55
Gillisville	N.S.	11 00
Gilnockie	Sask.	13 00
Gilt Edge	Alberta	25 00
Girard	P.Q.	54 25
Girardville	P.Q.	84 00
Gironde	P.Q.	255 72
Girouardville	N.B.	28 00
Glacier Creek	Yukon	31 00
Gladeside (antérieurement McLaughlin Road)	N.B.	27 20
Gladmar	Sask.	339 24
Gladwin	Sask.	60 55
Gladwyn (fermé 29–9–28)	N.B.	9 61
Gladys	Alberta	144 38
Glamis	Sask.	284 73
Glamorgan	Ont.	14 60
Glanford Station	Ont.	370 60
Glanmire	Ont.	23 55
Glasgow	N.S.	40 00
Glassburn	N.S.	49 94
Glaude	N.B.	15 00
Gleason Road	N.B.	Néant
Glebe Road	N.S.	14 50
Gledhow	Sask.	80 00

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Glen Adelaide	Sask.	22 40
Glen Alda	Ont.	33 00
Glen Almond	P.Q.	87 10
Glen Alpine	N.S.	81 00
Glenannan	Ont.	121 05
Glenannan (fermé 31-10-28)	B.C.	46 16
Glenarm	Ont.	148 90
Glenbervie	N.S.	96 75
Glenbrea	Sask.	22 00
Glenburnie	Ont.	96 00
Glencoe	N.S.	18 50
Glencoe	N.B.	57 00
Glencoe Mills	N.S.	36 00
Glencove	N.S.	10 00
Glen Cross	Ont.	73 68
Glen Currie	N.S.	19 00
Glendale	N.S.	121 44
Glendower	Ont.	Néant
Glendyer	N.S.	53 50
Gleneagles	B.C.	78 33
Glen Echo (bureau d'été)	Ont.	186 20
Glen Elder	Sask.	50 00
Glenelg	N.S.	116 50
Glenellen	Sask.	56 00
Glen Elmo	Man.	101 00
Glenfarne (bureau d'été)	P.Q.	50 00
Glenfield	Ont.	30 79
Glenford	Alberta	38 48
Glengarry	N.S.	5 00
Glengarry Station	N.S.	179 00
Glen Haven	N.S.	124 25
Glenhewitt	Alberta	30 20
Glenhope	Man.	23 25
Glen Island (bureau d'été)	Ont.	Néant
Glenister	Alberta	26 15
Glenkeen	N.S.	15 00
Glen Kerr	Sask.	34 00
Glenlivet	P.Q.	53 90
Glenlivet	N.B.	117 75
Glen McPherson	Sask.	15 20
Glen Margaret	N.S.	196 61
Glen Mary	Sask.	29 90
Glen Meyer	Ont.	220 30
Glenmont	N.S.	38 50
Glen Morrison	N.S.	13 00
Glenmount (bureau d'été)	Ont.	417 00
Glenora	N.S.	17 80
Glenora Falls	N.S.	16 00
Glen Orchard	Ont.	97 01
Glen Rae	Ont.	43 62
Glenreagh	Alberta	15 05
Glen Road	N.S.	21 00
Glenrosa	B.C.	55 55
Glen Titus (fermé 12-1-29)	N.B.	28 18
Glen Tosh	N.S.	37 50
Glen Valley	B.C.	191 35
Glenville	N.S.	29 75
Glenwater	Ont.	35 00
Glenwood	N.B.	146 75
Glidehurst	Alberta	34 35
Glyn	B.C.	134 14
Goat River	B.C.	114 69
Goble's	Ont.	164 55
Goddard	Alberta	47 45
Goff's	N.S.	49 25
Go Home (bureau d'été)	Ont.	291 10
Gold Bar	B.C.	55 00
Goldbrook	N.S.	12 50
Goldburg	Sask.	20 50
Goldenburg	Ont.	51 15
Golden Grove	N.B.	42 00
Golden Stream	Man.	51 50
Golden Vale	Sask.	13 55
Golden Valley	Ont.	286 25
Goldenville	N.S.	235 50
Gold Spring	Alberta	31 15
Goldstream	B.C.	58 50
Goldthrope	Ont.	171 00
Gollier	Sask.	55 75
Gondola Point	N.B.	45 50
Gonor	Man.	92 40
Goodfish Lake	Alberta	14 60
Good Hope	Alberta	68 20
Gooding	Sask.	20 00
Goodwin	Alberta	35 80
Goodwin Mill	N.B.	24 70
Gooseberry Cove	N.B.	49 00
Gopher Head	Alberta	38 10
Gordon Lake	Ont.	112 45
Gordonsville	N.B.	114 60
Gore	N.S.	175 00
Gore	P.Q.	170 70
Gorefield	Sask.	27 00
Goring	Ont.	100 02
Gormanville	N.S.	45 86
Goshen	N.B.	60 20
Goshen	N.S.	292 47
Goulais River	Ont.	169 20
Goulbourne	Man.	18 50
Gould Station	P.Q.	132 00
Gouldtown	Sask.	89 00
Goulet	P.Q.	100 91
Goward	Ont.	326 56
Gowland Mountain	N.B.	35 00
Gracieville	N.S.	22 00
Grafton	N.S.	139 92
Graham	Ont.	290 17
Grahamdale	Man.	540 19
Graham Hill	Sask.	22 00
Graham Landing	B.C.	102 85
Grainfield	N.B.	45 00
Graminia	Alberta	56 94
Gramont	P.Q.	81 85
Granada	Alberta	78 25
Grand Aldouane	N.B.	45 25
Grande Anse	N.S.	267 50
Grand Bay	N.B.	335 97
Grand Beach (bureau d'été)	Man.	282 07
Grand Desert	N.S.	191 55
Grand Deuxième	P.Q.	47 00
Grande Grève	N.S.	61 28
Grande Montagne	P.Q.	86 14
Grande Pointe	Man.	128 00
Grande Vallée	P.Q.	374 30
Grand Fonds	P.Q.	33 00
Grand Haven	B.C.	61 00
Grandin	Alberta	38 00
Grandique	N.B.	120 80
Grandique Ferry	N.S.	23 00
Grand Lake Station	N.S.	95 71
Grand Mira, North	N.S.	19 20
Grand Mira, South	N.S.	19 25
Grand Pabos	P.Q.	247 70
Grand Pabos, West	P.Q.	29 25
Grand Rang	P.Q.	102 25
Grand Rapids	Man.	47 00
Grand Remou	P.Q.	62 00
Grande Rivière, Ouest	P.Q.	321 00
Grand River Falls	N.S.	29 00
Grand Ruisseau	P.Q.	14 00
Grand St. Louis	P.Q.	30 00
Grangeville	N.B.	80 97
Granlea	Alberta	108 82
Granite Bay	B.C.	84 05
Grantville	N.S.	118 58
Granville	Yukon	60 00
Grass Cove	N.S.	50 50
Grassdale (ouvert 15-1-29)	Sask.	35 35

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Grassland	Alberta	27 77
Grassmere	Ont.	52 00
Grass River	Man.	24 40
Grassy Plains	B.C.	84 72
Grattan	N.B.	71 00
Grattan	Ont.	101 00
Gratz	Alberta	21 30
Gravel	P.Q.	51 60
Gravel Hill	Ont.	41 25
Grayburn	Sask.	197 20
Gray Creek	B.C.	221 29
Gray Rapids	N.B.	50 00
Gray Valley	P.Q.	103 90
Graywood	N.S.	68 00
Great Desert	Ont.	45 00
Greece's Point	P.Q.	70 05
Greenbrier	Sask.	32 00
Greendale	N.S.	19 00
Greenfield, Colchester	N.S.	68 80
Greenfield Park	P.Q.	*(c)*
Greening	P.Q.	45 00
Green Glade	Alberta	27 50
Green Harbour	N.S.	253 50
Green Lake	Sask.	95 30
Greenland (fermé 31–1–29)	Man.	40 93
Greenlawn	Alberta	61 30
Green Mountain	Ont.	33 00
Greenock	Ont.	179 10
Greenough Settlement	N.S.	23 50
Green River	Ont.	89 50
Green's Brook	N.S.	34 25
Greenstreet	Sask.	44 62
Greensville	Ont.	322 00
Greenvale	N.S.	21 35
Greenview	Ont.	49 30
Greenwald	Man.	45 26
Greenwich Hill	N.B.	121 16
Greer Mount	P.Q.	45 00
Gregan	N.B.	139 90
Gregherd	Sask.	13 00
Gregory (bureau d'été)	Ont.	119 25
Grenadier Island	Ont.	45 65
Grenville Bay	P.Q.	112 00
Griffith	Ont.	185 90
Grimsthorpe	Ont.	91 57
Grondines Est	P.Q.	94 00
Grondines Ouest	P.Q.	184 00
Grondines Station	P.Q.	280 15
Grosmont	Alberta	109 80
Gros Morne	P.Q.	90 18
Gros Pin	P.Q.	274 00
Grosse Isle	Man.	295 90
Grosse Isle	P.Q.	81 17
Grosse Coques	N.S.	259 89
Grosses Roches	P.Q.	321 22
Grosswerder	Sask.	113 50
Grosvenor	N.S.	23 50
Groton	Alberta	79 75
Grove Creek	P.Q.	33 00
Grove Park	Sask.	86 45
Grove Park Lodge (bureau d'été)	Ont.	73 30
Groves Point	N.S.	21 25
Grund	Man.	14 00
Grunthal	Man.	240 58
Gueguen	N.B.	52 00
Guimond	N.B.	26 50
Guindon	P.Q.	44 79
Guiney	Ont.	17 00
Guite	P.Q.	63 80
Gunning Cove	N.S.	201 00
Gunter	Ont.	107 20
Gunworth	Sask.	200 75
Gurneyville	Alberta	15 00
Guthrie	Ont.	65 00
Guynemer	Man.	25 40
Guysborough Intervale	N.S.	79 04
Gwendoline (fermé 1–6–28)	Sask.	Néant
Gypsumville	Man.	800 16
Hacheyville	N.B.	44 46
Hachi	N.B.	81 40
Hackett's Cove	N.S.	175 30
Haddock	Alberta	91 84
Hadleyville (antérieurement Oyster Ponds)	N.S.	99 00
Hadlington	Ont.	50 85
Hagar	Ont.	51 11
Haines Lake	Ont.	28 00
Halbstadt	Man.	80 30
Halcomb	N.B.	75 00
Halcyon Hot Springs	B.C.	239 49
Haldane Hill	Ont.	74 30
Haldimand East	P.Q.	122 90
Halfmoon Bay	B.C.	206 10
Halfway	Ont.	49 50
Halfway Brook	N.S.	44 75
Halfway Cove	N.S.	123 30
Halfway Lake	Alberta	60 00
Halfway River Station	N.S.	165 00
Halicz	Man.	66 59
Halifax (sub-office n° 3)	N.S.	*(b)*
Halifax (sub-office n° 6)	N.S.	*(b)*
Hallboro	Man.	107 75
Hall's Bridge	Ont.	419 20
Hall's Glen (fermé 8–9–28)	Ont.	52 59
Hall's Harbour	N.S.	222 10
Hall's Lake	Ont.	104 00
Halpenny	Ont.	45 00
Halvorgate	Sask.	24 75
Hamel	P.Q.	22 00
Hamelin	P.Q.	61 75
Hamill's Point (bureau d'été)	Ont.	36 00
Hamilton	P.E.I.	133 50
Hamilton Cove	P.Q.	234 40
Hamilton Mountain	N.B.	23 00
Hamilton (sub-office n° 7)	Ont.	*(b)*
Hamilton (sub-office n° 17) (ouvert 1–5–28)	Ont.	*(d)*
Hammerton	Ont.	37 35
Hammond River	N.B.	72 95
Hammondvale	N.B.	133 50
Hampton	P.E.I.	187 95
Hamrlik	Man.	16 00
Hanceville	B.C.	291 75
Hanford Brook	N.B.	55 00
Hansard	B.C.	277 35
Harbour Centre	N.S.	46 95
Harbour Road	N.S.	43 00
Harbourview	N.S.	175 50
Hardwicke	N.B.	273 09
Hardwood Hills	P.Q.	34 50
Hardwood Lake	Ont.	55 00
Hardwood Lands	N.S.	25 00
Harehills	Sask.	38 40
Harlan	Sask.	85 50

(b) Pour les recettes, voir Halifax (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(c) Pour les recettes, voir Hamilton (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(c) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices), à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Harlech	Alberta	206 20
Harlem	Ont.	91 47
Harlington	Man.	92 20
Harmattan	Alberta	301 60
Harmony	N.S.	83 20
Harsmworth	Man.	149 00
Harpellville	N.S.	47 25
Harperville	Man.	79 20
Harricanaw Ouest	P.Q.	83 30
Harrigan Cove	N.S.	187 60
Harrington Harbour	P.Q.	194 50
Harrisburg	Ont.	174 35
Harris Hill	Ont.	44 25
Harrisville	N.B.	37 96
Harrogate	B.C.	178 52
Hartford	N.S.	103 00
Hartley	Ont.	141 75
Hartley Bay	B.C.	25 00
Hartling	N.S.	261 56
Hartshorn (fermé 31-1-29)	Alberta	55 92
Hartsmere	Ont.	80 98
Harty Station	Ont.	104 05
Harvey Bank	N.B.	87 00
Harwill	Man.	31 85
Hassett	N.S.	36 00
Hastings	N.B.	29 75
Hatchley Station	Ont.	184 25
Hatfield	Sask.	95 00
Hatherleigh	Sask.	92 50
Hathersage (fermé 15-1-29)	Alberta	24 68
Hattonford	Alberta	71 35
Haultain	Ont.	46 25
Haut Lameque	N.B.	45 60
Haut Paquetville	N.B.	110 50
Haut Shippigan	N.B.	17 25
Havelock	N.S.	132 10
Haven	Alberta	63 11
Havendale	N.S.	31 75
Havergal	Ont.	26 20
Havilah	Ont.	36 50
Hawker	N.S.	58 15
Hawkeye	Sask.	65 00
Hawksdale	Alberta	6 00
Hawthorne	N.S.	32 25
Hay	Ont.	340 70
Hay Cove	N.S.	57 56
Hay Meadow	Sask.	7 06
Hayesville	N.B.	50 50
Hayland	Man.	82 78
Hay River	N.W.T.	59 95
Hay's River	N.S.	44 05
Hazel Bluff	Alberta	28 00
Hazeldale	N.S.	32 65
Hazeldean	N.B.	37 85
Hazeldine	Alberta	167 26
Hazel Land	P.Q.	38 00
Hazelridge	Man.	350 24
Hazelwood	Sask.	39 00
Hazen Settlement	N.B.	43 50
Hazlet	Sask.	220 00
Head Lake	Ont.	125 00
Headlands	Sask.	30 00
Head of Amherst	N.S.	241 00
Head of Chezzetcook	N.S.	281 10
Head of Loch Lomond	N.S.	40 00
Head of Millstream	N.B.	215 04
Heart Lake (fermé 1-8-28)	Alberta	1 80
Heart Valley	Alberta	71 00
Heaslip Station	Man.	142 83
Heathdale	Alberta	43 50
Heatherdown	Alberta	166 44
Hebbs Cross	N.S.	169 71
Hebbville	N.S.	39 50
Hebert	N.B.	31 00
Hebron	N.B.	29 00
Hecate	B.C.	221 95
Hecla	Man.	228 70
Hectanooga	N.S.	200 90
Heidelburg	Ont.	204 00
Heinsburg	Alberta	134 59
Hekkla	Ont.	62 45
Heldar	Alberta	79 75
Helmer	Alberta	104 85
Helmsdale	Alberta	57 95
Hemison	P.Q.	65 73
Henderson Settlement	N.B.	54 90
Henderson Vale	P.Q.	5 00
Hendrie	Sask.	93 85
Henfryn	Ont.	69 15
Hennepin	P.Q.	126 25
Hennigar	N.S.	122 25
Henry River	P.Q.	250 82
Heon	P.Q.	20 00
Heppel	P.Q.	118 25
Hercules	Alberta	107 05
Hermitage Club	P.Q.	71 00
Heron Island	N.B.	13 25
Herring Cove	N.S.	148 50
Hérouville	P.Q.	307 60
Herschel Island	Y.T.	15 00
Hétrière	P.Q.	47 00
Hewitt Landing	Sask.	23 25
Hexham	N.B.	96 25
Hibernia	N.B.	96 70
High Bank	P.E.I.	19 50
Highfield	N.B.	46 75
Highgate Siding	Sask.	214 37
High Hill	Sask.	35 90
Highland Hill	N.S.	40 50
Highland Village	N.S.	37 59
High Point	Sask.	17 00
High Tor	Sask.	24 20
Highvale	Alberta	51 45
High View	Sask.	64 75
Highworth	Sask.	40 05
Hilbre	Man.	334 92
Hilden	N.S.	163 95
Hillaton	N.S.	87 00
Hillandale	Sask.	109 65
Hill End (fermé 31-3-28)	Alberta	Néant
Hillesden	Sask.	27 00
Hill Grove	N.S.	84 00
Hillmond	Sask.	41 50
Hillsborough	N.S.	83 00
Hillsburn	N.S.	146 45
Hillsdale	N.S.	26 00
Hillsdale	N.B.	150 02
Hillsdale Road	N.S.	15 00
Hillsdown	Alberta	340 00
Hillside	Ont.	185 00
Hillside, Boularderie	N.S.	38 00
Hillside, Cape Breton	N.S.	22 00
Hillside	Sask.	80 00
Hillside Beach	Man.	92 50
Hillsley (fermé 30-9-28)	Sask.	24 61
Hillsvale	N.S.	61 40
Hilltop	Man.	57 50
Hillview	Man.	9 00
Hilly Grove	Ont.	32 00

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Hindon Hill	Ont.	32 00
Hindville	Alberta	72 00
Hines Creek (ouvert 17-10-28)	Alberta	75 40
Hinton	Alberta	184 46
Hinton Trail	Alberta	48 92
Hiram	Alberta	92 24
Hixon	B.C.	75 28
Hnausa	Man.	359 33
Hoard's Station	Ont.	195 25
Hochstadt	Man.	45 05
Hocquart	P.Q.	177 50
Hodgins	P.Q.	45 52
Hogan	Ont.	105 50
Holborn	Alberta	37 35
Holderville (fermé 31-8-28)	N.B.	17 19
Holland's Mills	P.Q.	50 00
Holmesville	N.B.	97 50
Holmesville	Ont.	272 15
Holt	Ont.	138 68
Holtville	N.B.	79 08
Homebrook	Man.	31 60
Homeglen	Alberta	126 75
Homer Siding	Ont.	18 66
Homeville (fermé 31-12-28)	N.S.	1 95
Hommy (ouvert 1-3-29)	Alberta	15 00
Honeydale	N.B.	167 75
Honey Harbour (bureau d'été)	Ont.	589 00
Honeymoon	Sask.	32 00
Honora	Ont.	90 20
Hope Bay	Ont.	62 00
Hopefield	Ont.	70 00
Hope Valley	Alberta	41 60
Hopington	B.C.	103 94
Hopkins Landing	B.C.	232 45
Hopper	N.B.	13 00
Horburg	Alberta	198 50
Hornby Island	B.C.	142 00
Horn's Road	N.S.	23 00
Horod	Man.	80 00
Horse Butte	Sask.	83 10
Horse Creek	Sask.	113 04
Horsefly	B.C.	276 05
Horton	Man.	89 45
Hoselaw	Alberta	40 25
Hôtel Bigaouette (bureau d'été)	P.Q.	20 00
Houde	P.Q.	15 00
Hough Lake	Ont.	57 25
Housey's Rapids	Ont.	161 85
Hove	Man.	15 50
Howard	N.B.	53 87
Howardville (fermé 31-5-28)	Man.	Néant
Howden	Man.	57 00
Howdenvale (bureau d'été)	Ont.	59 25
Howie	Alberta	42 58
Howie Centre	N.S.	11 50
Howser	B.C.	157 95
Hoyle	Ont.	197 10
Huard	P.Q.	21 00
Hubalta	Alberta	21 74
Hubbard Point	N.S.	40 00
Hugel	Ont.	34 65
Huggett	Alberta	26 40
Hughes (antérieurement Nelson Reserve)	N.B.	39 75
Hulatt	B.C.	119 50
Hull (sub-office n° 2)	P.Q.	*(b)*
Humberside	Ont.	182 59
Hume	Sask.	213 15
Hume Rear	N.S.	10 00
Humphrey	Ont.	74 20
Hunker	Yukon	10 50
Hunta	Ont.	140 10
Hunter's Home	N.B.	22 25
Hunter's Lodge	N.S.	16 00
Hunter's Mountain	N.S.	78 90
Hunter's Point	P.Q.	195 84
Hunterstown	P.Q.	189 32
Huntingdon	N.S.	11 50
Hunt's Point	N.S.	249 00
Hupel	B.C.	46 33
Hurdman Lodge	Sask.	43 20
Hurdville	Ont.	58 57
Huronian	Ont.	122 65
Huronville	Sask.	82 85
Husavick	Man.	75 00
Hutton House	Ont.	119 50
Hyannas	N.S.	16 20
Hyde	Sask.	57 00
Hydraulic	B.C.	64 00
Hydro Glen	Ont.	159 00
Hylo	Alberta	40 00
Ibstone	Sask.	217 87
Ideal	Man.	41 50
Idylwild	Sask.	58 00
Iffley	Sask.	93 35
Ile à Crosse	Sask.	169 85
Ile aux Oies	P.Q.	30 00
Ile des Chênes	Man.	87 00
Ile Mainville (fermé 1-6-28)	P.Q.	3 65
Ile Michon	P.Q.	15 00
Illerbrun	Sask.	19 05
Ilfracombe	Ont.	48 85
Imhoff	N.B.	48 25
Inchby (fermé 1-12-28)	N.B.	18 10
Indian Bay	Man.	171 25
Indian Brook	N.S.	50 04
Indian Cove (ouvert 10-4-28)	P.Q.	100 90
Indian Harbour	N.S.	260 79
Indian Harbour Lake	N.S.	70 86
Indian Island	N.B.	27 70
Indian Mountain	N.B.	27 00
Indian Path	N.S.	30 25
Indian Point	N.S.	255 95
Indian Road	N.S.	56 00
Indian Springs	Man.	136 35
Indus	Alberta	162 28
Ingalls Head	N.B.	106 02
Ingoldsby	Ont.	101 60
Ingomar	N.S.	181 30
Ingonish Beach	N.S.	201 09
Ingonish Centre	N.S.	55 74
Ingonish Ferry	N.S.	157 72
Inholmes	Ont.	53 20
Inkerman Ferry	N.B.	52 25
Inland	Alberta	210 15
Inlet	P.Q.	116 50
Inlet Baddeck	N.S.	12 64
Innes	Sask.	152 50
Innisville	Ont.	95 00
Intervale	N.B.	12 00
Intola	Ont.	67 50
Inverside	N.S.	75 40
Iola	Alberta	175 28
Iona	Ont.	197 05
Iona	P.E.I.	160 00
Iona Rear	N.S.	23 01
Ireland	N.S.	28 00

(b) Pour les recettes, voir Ottawa (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Ireland	Ont.	37 90
Irish Cove	N.S.	55 70
Irishtown	N.B.	50 00
Irish Vale	N.S.	41 50
Iron Bound Cove	N.B.	20 00
Iron Hill	P.Q.	170 50
Iron Mines	N.S.	57 51
Iron Ore	N.S.	5 00
Iron River	Alberta	48 25
Ironville	N.S.	36 00
Iroquois	N.B.	192 60
Isaac's Harbour North	N.S.	141 50
Isherwood	Ont.	13 50
Island Falls	Ont.	166 00
Island Falls Junction	Ont.	563 26
Island Grove (bureau d'été)	Ont.	365 00
Island Point	N.S.	44 75
Island River	N.B.	128 42
Isle aux Courdes	P.Q.	326 50
Isle Bizard	P.Q.	101 25
Isle de Mai	P.Q.	45 00
Isle Dupas	P.Q.	127 85
Isle Perrot Nord	P.Q.	215 25
Isle Pierre (ouvert 16–11–28)	B.C.	111 40
Isle Verte Ouest	P.Q.	153 00
Isle Verte Sud	P.Q.	67 00
Ispas	Alberta	68 95
Issoudun	P.Q.	224 02
Italy Cross	N.S.	252 51
Ivera	N.S.	6 05
Ivry	P.Q.	36 20
Ivry Nord	P.Q.	272 21
Ivy	Ont.	107 00
Ivy Lea (bureau d'été)	Ont.	419 00
Jack's Lake	Ont.	47 00
Jackson	N.S.	65 55
Jaco-Hughes	P.Q.	96 00
Jacques-Cartier	P.Q.	100 40
Jailletville	N.B.	28 05
Jalbert	N.B.	53 70
James River	N.S.	24 00
James River Bridge	Alberta	12 25
James River Station	N.S.	200 86
Jamesville	N.S.	36 30
Jamesville West	N.S.	82 52
Jamot	Ont.	57 75
Janetville Station	Ont.	117 59
Janvrins Harbour	N.S.	75 00
Jap Inlet	B.C.	19 75
Jardine Brook	N.B.	16 39
Jardineville	N.B.	24 23
Jarnac	P.Q.	7 00
Jaroslaw	Man.	40 60
Jeannette's Creek	Ont.	141 72
Jeanne d'Arc	P.Q.	61 05
Jean Noel	P.Q.	10 00
Jedburgh	Sask.	246 02
Jeddore Oyster Ponds	N.S.	380 00
Jedway	B.C.	79 20
Jefferson	Ont.	147 75
Jeffrey	N.B.	142 95
Jeffrey	Alberta	42 77
Jellyby	Ont.	162 90
Jersey Cove	N.S.	54 12
Jersey Cove	P.Q.	140 00
Jersey Mills	P.Q.	105 50
Jesmond	B.C.	114 50
Jessica	B.C.	157 49
Jeune Landing (ouvert 16–1–29)	B.C.	40 00
Jewellville	Ont.	75 25
Joffre	P.Q.	62 00
Joggin Bridge	N.S.	360 32
Johnson's Croft	N.B.	7 00
Johnson's Landing	B.C.	74 90
Johnson's Mills	N.B.	36 05
Johnston's River	P.E.I.	314 50
Johnstown	N.S.	50 00
Johnville	N.B.	138 51
Jolicure	N.B.	78 00
Jollimore	N.S.	189 20
Joly	P.Q.	112 27
Jones Falls	Ont.	201 14
Jonquière Ouest	P.Q.	381 10
Jordan Bay	N.S.	71 75
Jordan Bay, East Side	N.S.	207 60
Jordan Ferry	N.S.	100 00
Jordan Mountain	N.B.	14 00
Jordan River	Sask.	119 75
Jordanville	N.S.	59 50
Joseph Farm	P.Q.	18 20
Josephine	Sask.	32 00
Joubert	P.Q.	53 50
Joussard (ouvert 1–6–28)	Alberta	105 80
Joyal	P.Q.	20 00
Joynt	P.Q.	11 00
Jubilee	N.S.	27 00
Judah (ouvert 15–8–28)	Alberta	154 52
Juddhaven	Ont.	321 90
Judge	Ont.	155 65
Judique	N.S.	212 51
Judique Intervale	N.S.	14 00
Judique South	N.S.	347 00
Julien	P.Q.	51 40
Jumping Pound	Alberta	56 75
Juniper	N.B.	467 02
Juniper Island (bureau d'été)	Ont.	616 19
Juniper Mount	N.S.	14 00
Juniper Station	N.B.	199 05
Junor	Sask.	40 59
Jura	B.C.	109 47
Kahshe Lake (bureau d'été)	Ont.	116 00
Kakawis	B.C.	76 20
Kaleland	Alberta	196 15
Kalevala	Man.	46 50
Kamouraska-aux-Côtes	P.Q.	40 00
Kamouraska Moulin	P.Q.	172 90
Kananaskis	Alberta	154 50
Kanata (fermé 1–3–29)	Alberta	28 35
Kanasuta (ouvert 10–12–28)	P.Q.	38 30
Kanawana (bureau d'été)	P.Q.	115 00
Kane	Man.	154 96
Kantenville (fermé 30–6–28)	Sask.	3 50
Kanyengeh	Ont.	9 00
Karluk	Sask.	27 10
Kashabowie	Ont.	325 83
Kavanagh	Alberta	386 09
Kavanagh Mills	N.S.	22 25
Kawartha Park (bureau d'été)	Ont.	345 00
Kawene	Ont.	100 25
Kazubazua Station	P.Q.	156 00
Kealey Springs	Sask.	29 20
Keatley (fermé 1–10–28)	Sask.	2 80
Kedgemakooge (bureau d'été)	N.S.	35 00
Kedgwick River	N.B.	74 00
Kedron (fermé 1–6–28)	N.B.	Néant
Keephills	Alberta	129 14
Kegaska	P.Q.	12 00
Keithley Creek	B.C.	32 00
Kellyvale	Sask.	20 00
Kelly's Cross	P.E.I.	173 64
Kelso	Ont.	103 90
Kempt Road	N.S.	58 50

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Kempt Road Hill	P.Q.	50 30
Kempt Shore	N.S.	168 55
Kempt Town	N.S.	131 80
Kenaschuk (ouvert 1–6–28)	Sask.	26 25
Kenloch	N.S.	103 70
Kennebacasis Island	N.B.	54 50
Kennington Cove	N.S.	11 00
Kensington Heights	Ont.	273 00
Kent Boom	N.B.	36 10
Kent Lake	N.B.	35 75
Kentvale (fermé 4–5–28)	Ont.	Néant
Kentville Sanatorium (ouvert 1–3–29)	N.S.	228 25
Keppoch	N.S.	9 00
Kergwenan	Man.	58 67
Kerrowgare	N.S.	28 00
Kermaria (fermé temp. 31–5–28), (rouvert 7–6–28)	Sask.	40 84
Kerndale	Alberta	14 05
Kerry	N.B.	13 00
Kersey	Alberta	40 75
Kersley	B.C.	216 50
Kessler	Alberta	36 00
Ketch Harbour	N.S.	103 34
Ketepec (bureau d'été)	N.B.	22 32
Kevisville	Alberta	62 00
Kew	Alberta	111 40
Kewanna	Man.	56 50
Kewstoke	N.S.	35 00
Key Junction	Ont.	210 50
Khartum	Ont.	29 20
Kilbride	Ont.	180 60
Kilfoil	N.B.	47 50
Kilgard	B.C.	184 08
Kilkenny (fermé 15–3–28), (rouvert 3–7–28)	Man.	24 50
Kilkerran	B.C.	38 35
Killaloe	Ont.	104 01
Killam's Mills	N.B.	71 00
Killarney Lake	Alberta	54 30
Killdeer	Sask.	24 60
Kilmar (antéri. Magnesite)	P.Q.	195 45
Killowen	N.B.	20 00
Kilronan	Sask.	59 40
Kiltarlity	N.S.	8 25
Kilwinning	Sask.	11 25
Kilwinning Siding	Sask.	169 11
Kimball	Alberta	209 00
Kimberley	P.Q.	40 00
Kinbrae	Sask.	53 75
Kincardine	N.B.	59 00
Kincolith	B.C.	226 28
King Grove	N.S.	12 00
Kinglake	Ont.	98 00
Kingross	N.S.	35 00
Kingsburg	N.S.	103 06
Kingsclear	N.B.	306 75
Kingscroft	P.Q.	74 50
Kingscroft	N.B.	49 15
Kingsford	Sask.	150 75
Kingsgate	B.C.	364 55
King's Head	N.S.	44 25
Kingsland	Sask.	107 00
Kingsmere	P.Q.	26 00
Kingston Mills	Ont.	32 00
Kingston Station	Ont.	*(c)*
Kingston Village	N.S.	166 65
Kingsville	N.S.	103 93
Kingsway (bureau d'été)	Ont.	473 00
Kinikinik	Alberta	20 00
Kinmundy	Alberta	100 35
Kinosota	Man.	160 33
Kinsac	N.S.	34 00
Kinsman's Corners	N.S.	921 75
Kintail	Ont.	149 25
Kintore	N.B.	121 89
Kirkhill	N.S.	36 50
Kirkhill (fermé 1–1–29)	Ont.	Néant
Kirkman Creek	Yukon	42 00
Kirkmount	N.S.	10 00
Kirkness	Man.	59 36
Kirk's Ferry (rouvert 5–11–28)*	P.Q.	49 41
Kirkwood	N.B.	14 00
Kirkwood (rouvert 1–4–28)	N.S.	34 98
Kirouac	P.Q.	155 50
Kiskisink	P.Q.	243 87
Kispiox	B.C.	5 00
Kississing (ouvert 31–8–28)	Man.	541 00
Kitigan Station	Ont.	142 00
Kitimat Mission	B.C.	114 10
Kivikoski	Ont.	25 05
Klamath	Sask.	15 40
Kleena Kleene	B.C.	61 00
Kleczkowski	Sask.	129 60
Kleefeld	Man.	108 20
Klemtu	B.C.	139 74
Kleskun Hill	Alberta	28 31
Klintonel	Sask.	47 35
Klueys Bay (bureau d'été)	Ont.	223 60
Knappen	Alberta	72 85
Knightington	Ont.	63 10
Knight Inlet (bureau d'été)	B.C.	81 71
Knob Hill	Alberta	72 05
Knouff Lake (bureau d'été)	B.C.	Néant
Knowles	N.S.	56 00
Knowlton Landing	P.Q.	68 59
Knoxbridge	P.Q.	71 05
Knoydart	N.S.	37 00
Knutsford	B.C.	150 38
Koostatak	Man.	244 40
Kootenay Bay	B.C.	215 43
Kopernick	Alberta	15 00
Korah	Ont.	66 15
Kouchibouguac Beach	N.B.	32 00
Krakow	Alberta	70 38
Krasne	Sask.	14 25
Kristness	Sask.	77 20
Krupp	Sask.	172 00
Kulish	Man.	45 75
Kuper Island	B.C.	177 50
Kyuquot	B.C.	293 50
Kynoch	Ont.	123 70
La Baleine	P.Q.	96 00
Labarre	P.Q.	119 60
La Barrière	P.Q.	43 00
Labissonnière	P.Q.	56 00
Labonneville	P.Q.	49 02
La Boucane (fermé 31–10–28)	P.Q.	Néant
La Branche	P.Q.	323 00
Labrecque	P.Q.	30 00
Labrie	P.Q.	51 80
La Butte	P.Q.	59 00
La Casse	P.Q.	65 76
Lac à Beauce	P.Q.	18 00
Lac Archambault (bureau d'été)	P.Q.	348 00
Lac à Foin	P.Q.	55 50
Lac à la Truite (bureau d'été)	P.Q.	25 00
La Calmette	Alberta	24 75

(c) Pour les recettes, voir Kingston (sub-offices) à la liste de bureaux comptables.
*Pour l'hiver.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Lac au Saumon Ouest (ouvert 10-4-28)	P.Q.	40 92
Lac aux Brochets	P.Q.	39 00
Lac Beauport	P.Q.	69 80
Lac Bellemare	P.Q.	178 00
Lac Bellevue	Alberta	28 90
Lac Bitobig	P.Q.	80 20
Lac Blanc (ouvert 1-12-28)	P.Q.	26 00
Lac Bouchette Station	P.Q.	565 78
Lac Canard	Alberta	19 90
Lac Cardinal	Alberta	41 72
Lac Castor	P.Q.	28 50
Lac Charlebois (bureau d'été)	P.Q.	40 00
Lac Chat	P.Q.	41 00
Lac Cornu (bureau d'été)	P.Q.	85 00
Lac David	P.Q.	65 00
Lac de L'Est	P.Q.	222 60
Lac Désert	P.Q.	95 24
Lac des Pins (bureau d'été)	P.Q.	75 00
Lac Duhamel (bureau d'été)	P.Q.	10 00
Lac-du Quinzieme	P.Q.	152 00
Lac Echo	P.Q.	177 00
Lac Francais	P.Q.	60 00
Lac Gagnon (bureau d'été)	P.Q.	29 00
Lac Gatineau	P.Q.	42 05
Lac Grosleau	P.Q.	72 95
Lac Guindon (bureau d'été)	P.Q.	158 00
Lachenaie	P.Q.	600 00
Lac Labelle	P.Q.	192 70
Lac la Biche Mission	Alberta	171 40
Lac la Motte	P.Q.	22 00
Lac la Nonne	Alberta	66 00
Lac la Pêche	P.Q.	258 56
Lac la Ronge	Sask.	176 10
Lac Lois (ouvert 1-9-28)	P.Q.	65 26
Lac Magloire (ouvert 15-3-29)	Alberta	15 00
Lac Makamik	P.Q.	20 00
Lac Manitou Sud (bureau d'été)	P.Q.	68 00
Lac Marois	P.Q.	225 00
Lac Nantel	P.Q.	210 55
Lac Noir (ouvert 15-5-28), (bureau d'été)	P.Q.	18 00
La Conception Station	P.Q.	67 20
Laconia	N.S.	50 00
Lacordaire	Sask.	34 25
La Corey	Alberta	58 99
Lacoste	P.Q.	187 30
Lac Paquin (bureau d'été)	P.Q.	40 00
Lac Pinault	P.Q.	178 00
Lac Pitre	P.Q.	54 00
Lac Quenouille (bureau d'été)	P.Q.	15 00
Lac Renaud (bureau d'été)	P.Q.	22 76
Lac Rochu	P.Q.	90 50
Lac Roy (bureau d'été)	P.Q.	100 00
Lac St-Joseph (antérieurement Lake St. Joseph Hotel (bureau d'été) (fermé)	P.Q.	Néant
La Croche	P.Q.	87 00
Lac St. Pacôme	P.Q.	362 33
Lac St. Paul	P.Q.	110 25
Lac Sergent	P.Q.	50 35
Lac Simon (bureau d'été)	P.Q.	26 00
Lac Supérieur	P.Q.	178 00
Lactor	P.Q.	35 50
Lac Thibeault	P.Q.	75 45
Lac Tremblant Nord (bureau d'été)	P.Q.	15 00
Lac Tremblant (bureau d'été)	P.Q.	95 00
Lac Unique	N.B.	79 00
La Cyr	P.Q.	10 30
Lacy Road	N.S.	17 00
La Décharge	P.Q.	325 75
La Descente des Femmes	P.Q.	64 16
Ladrière	P.Q.	80 25
Lady Lake (ouvert 15-3-29)	Sask.	25 00
Ladywood	Man.	139 95
Lafayette	P.Q.	72 70
La Ferme	P.Q.	182 10
Laflamme	P.Q.	78 45
Lafrance	P.Q.	30 00
Lagacé	P.Q.	60 00
Lagaceville	N.B.	151 05
Lagadelle	P.Q.	35 00
Laganière	P.Q.	95 00
Laggan	N.S.	70 00
La Gorgendière	P.Q.	320 00
La Grande Pointe	P.Q.	98 61
La Have Island	N.S.	206 00
Laidlaw	B.C.	198 40
Lake	Ont.	25 00
Lake Ainslie (E. Side)	N.S.	36 05
Lake Ainslie (S. Side)	N.S.	25 50
Lake Ainslie (W. Side)	N.S.	29 00
Lake Ainslie Chapel	N.S.	13 00
Lake Annis	N.S.	91 00
Lake Aylmer	P.Q.	115 20
Lake burn	N.B.	40 08
Lake Cayamont	P.Q.	287 50
Lake Clear (bureau d'été)	Ont.	Néant
Lake Couchiching (bureau d'été)	Ont.	180 00
Lakedale	N.S.	24 00
Lake Doucette	N.S.	67 95
Lake Eliza	Alberta	34 10
Lake Edward	N.B.	45 45
Lake Egmont	N.S.	73 20
Lakefield	P.Q.	215 20
Lake Francis Station	Man.	236 99
Lake Geneva	Alberta	51 00
Lake George, Kings	N.S.	61 00
Lake Harbour	N.W.T.	3 00
Lakehurst	Ont.	184 20
Lake Isle	Alberta	90 00
Lake L'Achigan (bureau d'été)	P.Q.	47 00
Lakeland	Man.	139 30
Lake La Rose	N.S.	16 00
Lake McGregor	Alberta	34 05
Lake Majeau	Alberta	86 40
Lake Midway	N.S.	39 90
Lake Munro	N.S.	24 00
Lakenheath	Sask.	128 20
Lake Opinicon	Ont.	50 00
Lake Paul	N.S.	40 50
Lake Ramsay	N.S.	32 00
Lakesend	Alberta	94 00
Lakeshaw	B.C.	106 09
Lake St. Charles	P.Q.	57 50
Lakeside	P.Q.	(a)
Lake Stream	N.B.	9 00
Lake Thelma	Alberta	26 57
Lake Thomas	N.S.	40 60
Laketon	N.B.	18 00
Lake Uist	N.S.	37 00
Lakevale	N.S.	79 80
Lakeview	N.S.	22 10
Lakeview	P.Q.	84 25

(a) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Lake View House (bureau d'été)	P.Q.	101 75
Lakeville (fermé temp. 3-12-28), (rouvert 13-12-28)	N.S.	178 74
Lake William	P.Q.	62 55
Lalancette	P.Q.	Néant
Lalement	P.Q.	24 65
La Loche	Sask.	29 20
La Merisière	P.Q.	59 45
La Miche	P.Q.	35 50
La Montagne	P.Q.	29 75
La Montee	P.Q.	167 00
Lamorandière	P.Q.	19 50
La Motte	P.Q.	290 25
L'Amoureux	Alberta	40 70
Lamy	P.Q.	182 00
Lanark	N.S.	42 00
La Nation (fermé 5-1-29)	P.Q.	40 17
Lancelot	Ont.	36 00
Landmark	Man.	18 82
Landry	N.B.	84 60
Lands End (fermé 29-9-28)	N.B.	15 75
Lang Bay	B.C.	208 53
Langmeade	Sask.	49 00
Languedoc	P.Q.	68 00
Langvale	Man.	7 00
Lanoraie Station	P.Q.	15 00
La Normandie	P.Q.	34 00
Lansdowne	N.S.	28 00
Lansdowne Station	N.S.	264 00
L'Anse à Brillant	P.Q.	143 58
L'Anse à Fougère	P.Q.	41 85
L'Anse à Giles	P.Q.	128 25
L'Anse à Giles Station	P.Q.	92 45
L'Anse à la Cabane	P.Q.	44 67
L'Anse à la Croix	P.Q.	125 46
L'Anse à Valleau	P.Q.	211 90
Lantier	P.Q.	105 50
Lanuke	Alberta	Néant
La Passe	Ont.	289 10
Lapeyrère	P.Q.	59 50
La Petite Rivière St. François	P.Q.	441 33
Lapierre (ouvert 14-5-28)	P.Q.	101 00
La Plaine	P.Q.	126 60
La Plante	N.B.	47 06
Lapland	N.S.	81 15
La Pointe	N.S.	30 00
L'Archevêque	N.S.	18 10
Lardo	B.C.	232 23
L'Ardoise Highlands	N.S.	29 25
L'Ardoise West	N.S.	200 05
La Renaudière	P.Q.	84 25
La Richardière	P.Q.	62 27
La Rochelle	Man.	113 75
Larocque	Ont.	304 10
Larouche	P.Q.	217 09
Larson	Ont.	253 20
Lascelles	P.Q.	337 75
La Société	P.Q.	56 35
Lastwade	Ont.	82 60
Last Lake	Alberta	35 00
Last Mountain	Sask.	30 65
La Tabatière	P.Q.	45 25
Latchford Bridge	Ont.	37 00
Lathom	Alberta	148 49
Lattie's Brook	N.S.	176 59
Latourelle	P.Q.	25 00
Launay	P.Q.	94 54
Launching Place	P.E.I.	88 75
Laureat	P.Q.	43 00
Laurel	P.Q.	81 00
Laurin	Ont.	143 85
Laval	P.Q.	63 00
Laval Sur le Lac (bur. d'été)	P.Q.	212 00
Lavaltrie Station	P.Q.	43 20
Lavant	Ont.	40 00
Laventure	Sask.	262 93
La Vernière	P.Q.	80 20
Lavery	P.Q.	70 50
Lavesta	Alberta	81 75
Lavington	B.C.	250 45
Lavinia	Man.	262 60
Lavoie	P.Q.	46 00
Lawn Hill	B.C.	34 55
Lawrence Station	N.B.	314 50
Lawrie (fermé 31-8-28)	Sask.	Néant
Lawsonburg	Alberta	58 05
Lawton	Alberta	34 55
Layland	Man.	50 25
Leakville	Sask.	16 20
Lear	B.C.	147 84
Leary	Man.	53 50
Leasowe (fermé 30-11-28)	Alberta	1 08
Leaskdale	Ont.	104 33
Leavitt	Alberta	53 15
Lebel	N.B.	12 00
Leblanc	N.B.	69 00
Leblancville	N.B.	21 40
Le Bouthillier	N.B.	296 21
Le Cordon (fermé 15-9-28)	P.Q.	26 53
L'Echourie	P.Q.	266 95
Ledwyn	Man.	32 27
Leech	N.B.	141 65
Leeshore	Alberta	30 75
Lee Valley	Ont.	123 55
Leeville	Ont.	105 89
Lefaivre's Corners	Ont.	28 00
Lefebvre	P.Q.	106 13
Leger Brook	N.B.	79 25
Légère	N.B.	129 95
Légère Corner	N.B.	99 24
Légerville	N.B.	73 00
Le Giraudais (anté. Giraudais)	P.Q.	103 00
Leggatt's Point	P.Q.	350 06
Leighmore	Alberta	31 05
Leighside	N.B.	73 25
Leighton	Alberta	26 00
Leinan	Sask.	285 39
Leitche's Creek	N.S.	85 00
Leitche's Creek Station	N.S.	125 00
Leitchville	Sask.	12 00
Leith	Ont.	153 00
Lejac	B.C.	174 30
Leland	Ont.	8 00
Lemay	P.Q.	18 50
Leminster	N.S.	87 55
Lemonville	Ont.	127 00
Lennard	Man.	60 00
Lennox	N.S.	23 00
Lennox Ferry	N.S.	91 00
Lennox Island	P.E.I.	33 40
Leonard de Matapedia	P.Q.	46 25
Leopold (fermé 29-2-28)	P.Q.	Néant
Le Petit Bois Franc	P.Q.	53 26
Le Pré	P.Q.	25 00
Le Rocher (fermé 1-6-28)	P.Q.	0 80
Lerwick	N.B.	51 00
Les Caps	P.Q.	40 00
Les Chenaux	P.Q.	66 30
Les Dalles (fermé 31-10-28)	P.Q.	4 10
Les Fonds	P.Q.	103 00
Les Frères	P.Q.	33 70
Les Hauteurs	P.Q.	110 00
Leskard	Ont.	51 26
Les Lacs (bureau d'été)	P.Q.	21 00
L'Espérance (antérieurement Ste. Apolline Station)	P.Q.	135 33
Lessard	Alberta	125 25

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Les Saules	P.Q.	78 50
Lesterdale (ouvert 21–9–28)	N.S.	11 00
Les Trois Ruisseaux	P.Q.	72 00
Les Vieilles Forges	P.Q.	49 20
Letang	N.B.	37 05
L'Etête	N.B.	194 25
Letterkenny	Ont.	17 00
Lettonia	Man.	46 40
Leverrier	P.Q.	70 87
Levesque	N.B.	20 08
Levy Settlement	N.S.	16 00
Lewis	Man.	113 80
Lewis Bay West (fermé 31–12–27), (rouvert 18–6–28)	N.S.	14 00
Lewis Cove Road	N.S.	30 00
Lewis Mountain	N.B.	43 00
Lewis Mountain	N.S.	17 50
Lewiston	N.S.	32 00
Lewisville	N.B.	1,052 00
Lexington	N.S.	7 00
Libreville	Man.	9 00
Lidgett	Sask.	175 20
Lidstone	Man.	94 60
Lightwoods	Sask.	17 00
Ligny St. Flochel	P.Q.	164 10
Liklely	B.C.	314 35
Lilac	Sask.	276 36
Liliendale	Alberta	20 00
Lillestrom	Sask.	37 00
Lillesve	Man.	69 06
Lily	N.S.	73 65
Lily Bay	Man.	48 25
Lilydale	Sask.	62 00
Lily Plain	Sask.	15 00
Lime Hill	N.S.	32 75
Limestone Lake	Alberta	44 35
L'Immaculée Conception	P.Q.	100 00
Linacre	Sask.	191 99
Linaria	Alberta	113 00
Lindale	Alberta	70 00
Lindsay	N.B.	144 75
Lineham	Alberta	40 00
Linfield	Alberta	22 00
Lingan	N.S.	159 30
Linton Junction	P.Q.	209 28
Linton's	N.B.	67 00
Linwood	N.S.	164 50
Lisburn	Alberta	87 65
Liscombe Mills	N.S.	91 50
Lisgar Station	P.Q.	253 69
Lismore	N.S.	66 45
Lisson	N.B.	6 25
Listerville	N.B.	12 00
Litchfield	N.S.	101 47
Little Aldouane	N.B.	119 60
Little Bartibog	N.B.	36 00
Little Bass River	N.S.	149 00
Little Beach	N.B.	Néant
Little Branch (fermé 1–11–28)	N.B.	37 59
Little Bras d'Or (south side)	N.S.	24 30
Little Brook Station	N.S.	178 00
Little Buffalo	Sask.	20 00
Little Bullhead	Man.	30 70
Little Cape	N.B.	179 00
Little Dover	N.S.	91 30
Little Gaspé	P.Q.	43 50
Little Harbour	N.S.	58 88
Little Judique	N.S.	55 75
Little Judique Ponds	N.S.	92 00
Little Liscombe	N.S.	29 75
Little Lorraine	N.S.	78 76
Little Narrows	N.S.	210 47
Little Pabos	P.Q.	363 29
Little Pabos River	P.Q.	32 54
Little Plume	Alberta	41 30
Little Pond (rouvert 15–11–28)	N.S.	10 00
Little Port L'Hebert	N.S.	29 75
Little Prairie	Alberta	39 00
Little Rapids	Ont.	102 76
Little Ridge	N.B.	27 25
Little River	N.B.	306 50
Little River Harbour	N.S.	47 25
Little Rocher	N.B.	54 00
Little Shippigan	N.B.	92 20
Little Tancook	N.S.	95 00
Little Tracadie	N.B.	25 00
Little Woody	Sask.	46 20
Little York	P.E.I.	301 00
Livingstone Cove	N.S.	60 00
Lizard Lake	Sask.	23 65
Lloyds	N.S.	32 50
Lloyds Hill	Alberta	33 90
Lobley	Alberta	76 25
Lobo	Ont.	115 24
Lobster Beach	N.B.	12 20
Lochaber Mines	N.S.	43 25
Loch Ban	N.S.	7 01
Lochend	Alberta	26 25
Loch Katrine	N.S.	126 49
Loch Lomond (fermé 31–12–28)	N.S.	7 07
Loch Lomond West	N.S.	26 00
Loch Monar	Man.	26 70
Lochside	N.S.	33 19
Lochvale	Alberta	192 75
Lockeport	B.C.	55 00
Lockhartville	N.S.	160 85
Lockport	Man.	289 35
Locksteed	N.B.	14 50
Locre	Man.	48 05
Lodore (fermé 1–8–28)	Ont.	2 00
Loganville	N.S.	64 87
Logberg	Sask.	22 10
Logoch	Man.	18 00
Log Valley	Sask.	42 75
London (sub-office n° 5)	Ont.	*(a)*
London (sub-office n° 6)	Ont.	*(a)*
London (sub-office n° 9)	Ont.	*(a)*
London (sub-office Broughdale)	Ont.	*(a)*
London, Tambling's Corners	Ont.	*(a)*
London (sub-office University)	Ont.	*(a)*
Londonderry Station	N.S.	381 95
Lonely Lake	Man.	97 77
Lonesome Butte	Sask.	85 03
Long Creek	N.B.	47 75
Long Hill	N.S.	20 00
Longhope (ouvert 1–10–28)	Sask.	53 30
Long Lake	Ont.	128 40
Long Point	N.S.	185 50
Long Point	N.B.	31 75
Long Point of Mingan	P.Q.	145 08
Long Reach	N.B.	136 70
Longs	N.S.	1 00
Long's Cove (fermé 28–6–28)	N.B.	Néant
Longueuil Annexe (ouvert 2–7–28)	P.Q.	36 00
Longview	Alberta	162 50
Lonira	Alberta	81 36
Looma	Alberta	137 25

(a) Pour les recettes, voir London (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Loon	Ont.	70 55
Loon Forks	Sask.	17 45
Loon Lake	Sask.	126 25
Loos	B.C.	90 50
Loranger	P.Q.	113 00
Loree	Ont.	37 77
Lorenzo	Sask.	46 00
Lorne	N.B.	84 45
Lorne	P.Q.	158 95
Lorne (fermé 17-12-28)	Ont.	11 00
Lorne House (bureau d'été)	P.Q.	296 00
Lorne Park	Ont.	225 25
Lornevale	N.S.	37 25
Lorneville	N.S.	126 50
Lorneville	N.B.	129 00
Lost River	P.Q.	130 00
Lost River	Sask.	107 10
Lothrop	Alberta	36 45
Louisa	P.Q.	56 00
Louise Docks (bureau d'été)	P.Q.	Néant
Louis Creek	B.C.	206 28
Louis Head	N.S.	131 00
Lourdes	N.S.	161 95
Lourdes du Blanc Sablon	P.Q.	71 00
Lovetteville	Alberta	265 70
Low	P.Q.	773 67
Low Bush	Ont.	108 60
Lowell	N.B.	9 65
Lowe Inlet (bureau d'été)	B.C.	67 75
Lower Abougoggin	N.B.	47 00
Lower Barnaby River	N.B.	43 00
Lower Branch	N.S.	55 00
Lower Burlington	N.S.	125 35
Lower Burnside	N.S.	34 00
Lower Caledonia	N.S.	102 93
Lower Cape	N.B.	61 07
Lower Cape Bald	N.B.	17 92
Lower Capilano	B.C.	137 10
Lower Clarke Harbour	N.S.	111 26
Lower Concession	N.S.	124 30
Lower Coteau Road	N.B.	23 00
Lower Cove	N.S.	42 30
Lower Derby	N.B.	58 50
Lower East Chezzetcook	N.S.	55 00
Lower Economy	N.S.	134 75
Lower Eel Brook	N.S.	31 25
Lower Escuminac	N.B.	66 32
Lower Five Islands	N.S.	237 55
Lower Gagetown	N.B.	98 80
Lower Glencove	N.S.	17 00
Lower Greenville	N.S.	42 00
Lower Gueguen	N.B.	46 80
Lower Hillsdale	N.S.	15 25
Lower Ireland	P.Q.	209 00
Lower Jordan Bay	N.S.	77 00
Lower Kingston	N.B.	123 50
Lower La Have	N.S.	220 36
Lower Meagher's Grant	N.S.	103 83
Lower Melbourne	N.S.	31 50
Lower Middle River	N.S.	30 00
Lower Millstream	N.B.	272 97
Lower Montague	P.E.I.	182 05
Lower Mount Thom	N.S.	29 00
Lower Napan	N.B.	103 00
Lower Neguac	N.B.	346 31
Lower Newcastle	N.B.	94 30
Lower New Cornwall	N.S.	33 00
Lower Northfield	N.S.	58 20
Lower North Grant	N.S.	59 75
Lower Prospect	N.S.	23 00
Lower River Inhabitants	N.S.	104 25
Lower Rose Bay	N.S.	168 45
Lower St. Esprit	N.S.	35 00
Lower St. Charles	N.B.	34 20
Lower Sackville	N.S.	69 70
Lower Sandy Point	N.S.	211 04
Lower Sapin	N.B.	42 50
Lower Saulnierville	N.S.	214 00
Lower Selmah	N.S.	88 74
Lower Shag Harbour	N.S.	43 00
Lower Ship Harbour	N.S.	178 65
Lower Ship Harbour East	N.S.	244 55
Lower South River	N.S.	34 00
Lower Springfield	N.S.	16 00
Lower Washabuck	N.S.	50 00
Lower Wedgeport	N.S.	324 91
Lower Wentworth	N.S.	37 00
Lower West Jeddore	N.S.	137 83
Lower West Pubnico	N.S.	186 00
Lower Whitehaven	N.S.	94 25
Lowland	Man.	29 35
Low Point	N.S.	94 00
Lozier Settlement	N.B.	158 25
Lucasville	N.S.	18 40
Lucerne	P.Q.	44 20
Lucky Strike	Alberta	167 42
Ludgate (fermé 28-7-28), (rouvert 20-2-29)	Ont.	26 18
Lugar	N.B.	41 75
Lumsden Beach (bureau d'été)	Sask.	78 58
Lundemo	Alberta	35 50
Lundy	N.S.	23 00
Lunnford	Alberta	130 79
Lussier	P.Q.	187 00
Lutes Mountain	N.B.	61 50
Luzan	Alberta	76 95
Lydiatt	Man.	303 79
Lynche River	N.S.	7 00
Lyndon	Alberta	102 50
Lynnmour	B.C.	111 67
Lyttleton	N.B.	101 20
Lytton	P.Q.	85 75
McAdam's Lake	N.S.	17 00
McArras Brook	N.S.	30 50
McArthur	N.S.	30 25
McArthur's Mills	Ont.	187 74
McAulay's	N.S.	36 60
McBean	P.Q.	27 27
McCluskey	N.B.	9 00
McCormack	N.S.	49 90
McCreadyville	N.S.	57 40
McCracken's Landing (bureau d'été)	Ont.	181 15
McCrae	Ont.	38 00
McDonald Glen	N.S.	15 00
McDonald Hills	Sask.	35 10
McDonaldville	Alberta	113 50
McDougall	Ont.	155 25
McEachern	Sask.	15 28
McEachern Mills	N.S.	12 00
McElhanney	Sask.	275 50
McFarlane Lake	Ont.	30 52
McGivney Junction	N.B.	214 50
McGrath Cove	N.S.	33 00
McGrath Mountain	N.S.	12 00
McGregor Bay	Ont.	207 00
McInnes Creek	Ont.	35 55
McIntosh	Ont.	258 07
McIntosh Springs	Ont.	81 01
McIntyre's Lake	N.S.	107 45
McIntyre's Mountain	N.S.	19 11
McKees Mills	N.B.	115 40
McKendrick	N.B.	69 40
McKenzie East Bay	N.S.	18 00
McKinleyville	N.B.	89 53
McKinnon's Brook	N.S.	8 00

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
McKinnon's Harbour	N.S	53 20
McKinnon's Hill	N.B	101 15
McKinnon's Settlement	N.S	60 00
McLaren	Sask	52 00
McLaren Dam (ouvert 1-1-29)	P.Q	288 45
McLaughlin	Alberta	43 34
McLean	Ont	18 00
McLean	N.B	36 30
McLean Cove	N.S	16 25
McLeanville	N.S	16 00
McLellan's Mountain	N.S	19 50
McLeod Point	N.S	20 00
McLeod Siding	N.B	38 00
McLure	B.C	112 15
McMillan	N.B	22 25
McMorran	Sask	71 00
McMunn	Man	136 30
McMurdo	B.C	91 50
McMurphy	B.C	73 64
McNab's Cove	N.S	105 00
McNairn	N.B	35 02
McNamee	N.B	299 80
McNaughton	N.S	12 30
McNeill's Mills	P.E.I	186 34
McNeil's Vale	N.S	6 00
McNeily's	N.S	56 00
McNutt's Island	N.S	17 00
McPhee's Corner	N.S	44 00
McPherson	N.S	49 25
McPherson's Ferry	N.S	55 25
McPherson's Mills	N.S	99 75
McQuade	N.B	16 00
McRae	Alberta	21 10
McTavish	Man	149 24
Mabella	Ont	214 75
Mabel Lake	B.C	65 62
Mabou Harbour	N.S	14 00
Mabou Harbour Mouth	N.S	25 00
Mabou Mines	N.S	18 77
Macalister	B.C	91 35
Macdiarmid	Ont	305 25
MacDougall's	N.B	133 75
Mackdale	N.S	25 20
Mackay	Alberta	291 67
MacKayville	P.Q	152 00
Mackey's Station	Ont	240 55
Macross	Man	25 25
Macworth	Sask	132 25
Madran	N.B	48 25
Maeshowe	Sask	69 35
Maganasippi (bureau d'été)	P.Q	Néant
Magoffin Spur (fermé 29-9-28)	B.C	71 92
Magpie	P.Q	145 65
Magundy	N.B	126 00
Mahaska	Alberta	56 37
Mailhot	P.Q	59 00
Maillard	P.Q	81 09
Mailloux	P.Q	45 90
Mainadieu Shore	N.S	23 75
Main Centre	Sask	133 80
Main River	N.B	198 89
Main Stream	N.B	5 00
Maison-de-Cèdre (bureau d'été), (ouvert 16-5-28)	P.Q	41 50
Maitland Forks	N.S	25 00
Makinson	B.C	68 20
Makwa	Sask	39 25
Malaga Gold Mines	N.S	139 50
Malagawatch	N.S	30 00
Malakoff (rouvert 1-3-29)	N.B	10 00
Malby	Sask	37 00
Mal Bay	P.Q	189 42
Malden	N.B	67 00
Malenfant	P.Q	38 05
Malignant Cove	N.S	145 05
Maliseet	N.B	43 80
Mallaig (ouvert 15-10-28)	Alberta	123 65
Malmaison	P.Q	107 00
Malmo	Alberta	46 50
Malone	Ont	143 00
Maloneck	Sask	26 67
Malonton	Man	341 70
Maloy	Alberta	65 75
Maltais	N.B	30 00
Maltempeque	N.B	65 09
Malvern	Ont	191 20
Malvina	P.Q	109 00
Mamette Lake	B.C	10 50
Manasette Lake	N.S	66 02
Manche d'Epee	P.Q	104 21
Mancroft	Sask	25 25
Mandeville	Ont	22 50
Manganese Mines	N.S	16 00
Manigotagan	Man	149 37
Manitou Beach (bureau d'été)	Sask	261 09
Mann	P.Q	35 25
Manners Sutton	N.B	351 25
Mann Settlement	P.Q	35 50
Manns Mountain	N.B	14 00
Manoir Richelieu (bureau d'été)	P.Q	651 84
Manouan	P.Q	115 40
Manson Creek	B.C	10 00
Many Island (fermé 31-1-29)	Alberta	2 06
Manuels	N.B	79 80
Mapes	B.C	90 74
Maple Bay	B.C	Néant
Maple Brook	N.S	12 00
Maple Glen	N.B	65 97
Maple Green	N.B	14 00
Maple Grove	P.Q	107 15
Maple Grove	N.S	40 00
Maple Island	Ont	265 30
Maple Lake	Ont	187 91
Maple Leaf	Ont	63 30
Mar	Ont	105 25
Marcelville	N.B	28 25
Marchand	Man	520 15
Marchantgrove	Sask	23 50
Marchbank	N.B	39 05
Marcil	P.Q	80 25
Marco	Man	23 05
Margaree	N.S	235 55
Margaree Island	N.S	6 00
Margaret	Man	776 44
Margaret Bay	B.C	154 00
Margate	P.E.I	93 40
Marguerite	B.C	212 89
Markhamville	N.B	50 80
Maria de Kent	N.B	30 00
Marienthal	Sask	38 00
Marieton	Sask	19 00
Marieval	Sask	40 70
Marionville	Ont	85 00
Marius	Man	51 50
Markland	Man	21 50
Marlin	Sask	39 91
Marlow	P.Q	49 00
Marne	Sask	26 00
Marriott's Cove	N.S	277 04
Marriott	Sask	77 61
Marron Valley	B.C	38 65
Marrtown (fermé 1-6-28)	N.B	Néant
Marsboro	P.Q	95 65

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Marsh	N.S.	18 00
Marshall's Town	N.S.	190 50
Marshes (West Bay)	N.S.	59 00
Marshy Hope	N.S.	118 50
Marsouins	P.Q.	119 07
Marter	Ont.	130 15
Martigny	P.Q.	18 00
Martin	P.Q.	106 21
Martin Brook	N.S.	89 25
Marcindale	P.Q.	93 88
Martineau	P.Q.	41 45
Martin's	N.B.	54 50
Martin's Head (fermé 13–8–28)	N.B.	Néant
Martin's Lake	P.Q.	29 80
Martin Siding	Ont.	131 50
Martock	N.S.	72 00
Marvelville	Ont.	135 00
Mary Hill	Man.	17 00
Mary Lake	Alberta	32 60
Maryvale	N.S.	38 95
Marysville	B.C.	128 20
Mascarene	N.B.	36 75
Masinasin	Alberta	79 95
Maskawata	Man.	29 50
Maskinongé	P.Q.	82 00
Mason Point	N.S.	22 00
Matalik (ouvert 16–4–28)	P.Q.	25 00
Matane Est	P.Q.	44 70
Matapedia West	P.Q.	37 00
Matawatchan	Ont.	297 50
Matheson	N.S.	24 00
Matheson Island	Man.	49 40
Mathieu	P.Q.	89 48
Mattes	Sask.	126 80
Mattie	N.S.	33 00
Maughan	Alberta	114 70
Maunders	Alberta	144 10
Mavillette	N.S.	219 75
Mavis Mills (fermé 31–3–28)	N.B.	Néant
Maxstone	Sask.	296 30
Maxwell	N.B.	37 25
Maxwellton	Sask.	36 50
Maxwellton Station	N.S.	36 75
Mayberry	Sask.	69 81
Maybrook	Ont.	29 00
Maycroft	Alberta	174 00
Mayfield	N.S.	38 00
Mayflower	N.S.	57 00
Mazama	B.C.	104 05
Mazeppa	Alberta	296 60
Meach Lake (bureau d'été)	P.Q.	24 34
Meadow	N.S.	23 00
Meadow	N.B.	34 55
Meadowbrook	Alberta	29 65
Meadow Creek	Alberta	16 00
Meadow Portage	Man.	113 00
Meadows	Man.	251 66
Meadow Springs	N.S.	Néant
Meadows Road	N.S.	28 00
Meadowvale	Man.	36 80
Meadowvale	N.S.	40 05
Meadowview	Alberta	152 44
Meagher's Grant	N.S.	228 45
Mearns (ouvert 1–6–28)	Alberta	75 07
Mears	Man.	95 05
Meat Cove	N.S.	21 95
Meath Park	Sask.	146 24
Meaux (fermé 15–10–28)	P.Q.	10 00
Mechanics Settlement (fermé 31–8–28)	N.B.	10 35
Medford	N.B.	25 25
Medika	Man.	67 50
Medora Lake	Ont.	73 15
Meductic	N.B.	305 45
Meeks Siding, (ouvert 1–6–28)	Sask.	200 75
Meeting Lake	Sask.	74 05
Megan	Sask.	81 00
Meiklefield	N.S.	18 00
Meiseners	N.S.	47 45
Mekiwin	Man.	31 50
Melanson	N.S.	147 20
Melbourne	Man.	35 80
Meldrum Bay	Ont.	320 69
Meleb	Man.	387 50
Melford	N.S.	90 40
Melissa	Ont.	33 30
Mellowdale	Alberta	95 65
Melocheville	P.Q.	90 00
Melrose	N.S.	174 35
Melrose	Man.	91 70
Melrose Hill	N.S.	19 50
Memramcook West	N.B.	614 50
Menaik (ouvert 15–6–28)	Alberta	94 75
Menard	P.Q.	85 25
Menisino	Man.	167 37
Menjobagues, (rouvert 10–5–28)	P.Q.	325 85
Mentieth	Man.	129 01
Mercier (fermé 31–5–28)	P.Q.	Néant
Mercier de Caplan	P.Q.	63 00
Merland	N.S.	54 25
Merridale	Man.	115 20
Merryflat	Sask.	63 25
Mersey Point	N.S.	60 75
Methven	Man.	162 40
Meteghan Centre	N.S.	193 00
Meteor	Sask.	58 50
Metlakatla	B.C.	58 14
Mewassin, fermé 26–5–28)	Alberta	1 55
Meyersburg	Ont.	58 70
Méziéres	Man.	8 00
Michaud	N.B.	60 25
Michaudville	P.Q.	104 50
Micksburg	Ont.	152 07
Middle Barney's River	N.S.	25 50
Middleboro'	N.S.	51 18
Middlebro	Man.	303 24
Middle Cape	N.S.	21 00
Middle Church	Man.	239 00
Middle Country Harbour	N.S.	111 50
Middle East Pubnico	N.S.	150 12
Middlefield	N.S.	102 95
Middle Kouchibouguac	N.B.	29 25
Middle La Have Ferry	N.S.	198 50
Middle Manchester	N.S.	56 00
Middlemarch	Ont.	36 09
Middlemiss	Ont.	289 34
Middleport	Ont.	170 28
Middle Porter's Lake	N.S.	15 00
Middle River	N.S.	154 40
Middle River Centre	N.S.	27 00
Middle Ste. Louise	N.B.	64 50
Middle Sackville	N.S.	38 89
Middleton Hill	Sask.	43 80
Middlewood	N.S.	150 03
Midgell	P.E.I.	136 50
Midlandvale	Alberta	801 25
Mid Lothian Wharf (bureau d'été)	Ont.	118 20
Midnight Lake	Sask.	139 00
Midway	N.B.	45 25
Miguasha	P.Q.	53 00
Miguasha West	P.Q.	41 10

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Mildmay Park	Sask.	174 15
Mildred	Sask.	148 14
Milford	N.S.	81 00
Milford	N.B.	313 00
Milford Bay	Ont.	751 78
Milford Haven	Ont.	80 00
Milford Haven Bridge	N.S.	33 00
Militia Point	N.S.	26 70
Milkish (fermé 29–9–28)	N.B.	8 99
Millar	Ont.	107 20
Millar Hill (fermé 16–10–28)	Ont.	39 02
Millbank	N.B.	89 25
Mill Cove	N.S.	226 50
Mill Cove	N.B.	112 00
Mill Creek	N.S.	87 00
Milledgeville	N.B.	(d)
Millerand (ouvert 10–7–28)	P.Q.	57 10
Millerfield	Alberta	68 00
Miller Lake	Ont.	43 40
Milleton	Sask.	79 50
Mille Vaches	P.Q.	263 80
Mill Road	N.S.	27 00
Millville (Boularderie)	N.S.	70 75
Millfield	P.Q.	88 45
Million	Man.	72 38
Millstream	P.Q.	119 00
Millstream	N.B.	229 30
Millstream	B.C.	321 69
Milton Heights	Ont.	242 97
Milton Station	P.E.I.	213 20
Minahico	Ont.	135 79
Minasville	N.S.	114 76
Mine de Mica	P.Q.	59 75
Mineral	N.B.	40 00
Miners Bay	Ont.	80 00
Mineville	N.S.	10 00
Mingan	P.Q.	56 44
Minnie Laks	Sask.	28 50
Mink Cove	N.S.	80 80
Mink Creek	Man.	43 00
Mink Lake (fermé 12–3–28)	Ont.	Néant
Minnehik	Alberta	208 20
Minnewakan	Man.	61 50
Minnicoganashene (bureau d'été)	Ont.	107 00
Minstrel Island	B.C.	314 58
Minudie	N.S.	97 40
Miocene	B.C.	75 30
Mira Gut	N.S.	292 67
Miramichi	N.S.	6 00
Miron	P.Q.	10 00
Mirror Lake	B.C.	43 13
Miscou Harbour	N.B.	132 43
Miscou Lighthouse	N.B.	56 20
Micou Plains	N.B.	104 35
Misere	P.Q.	42 70
Mispec	N.B.	45 50
Mississippi Station	Ont.	164 80
Mitchell Bay	N.S.	16 50
Mitchell's Bay (fermé 10-4-28)	Ont.	Néant
Mitchell Settlement	N.B.	16 00
Mitchell Station	P.Q.	55 30
Mitchellview	Sask.	28 50
Mizpah	Alberta	29 25
Model Farm	Sask.	99 00
Moffat	Sask.	78 66
Moha	B.C.	33 00
Moisan	P.Q.	50 00
Moisie	P.Q.	188 10
Mokomon	Ont.	96 00
Molewood	Sask.	50 00
Molson	Man.	432 35
Monchy	Sask.	54 27
Moncton (sub-office n° 3), (fermé temp. 7–11–28), (rouvert 20–2–29)	N.B.	(b)
Moncton (sub-office n° 4)	N.B.	(b)
Monck	Ont.	90 35
Mondou	Sask.	182 00
Monet	P.Q.	110 58
Monetville	Ont.	281 54
Monk Road	Ont.	39 60
Monk's Head	N.S.	18 37
Mono Centre	Ont.	106 50
Monominto	Man.	142 39
Monsell	Ont.	11 00
Monquart	N.B.	40 99
Montagne Plate (ouvert 1–10–28)	N.B.	18 00
Montague Gold Mines	N.S.	41 00
Montagne Ronde	P.Q.	25 00
Mont Albert (fermé 18–3–29)	P.Q.	204 00
Montcalm	P.Q.	21 65
Mont Cervin	P.Q.	33 00
Monteagle Valley	Ont.	124 00
Monte Creek	B.C.	525 82
Monte Lake	B.C.	110 55
Montigny	P.Q.	54 00
Mont Nebo	Sask.	96 22
Montréal (Bordeaux)	P.Q.	(c)
Montreal (sub-office Bronx Park)	P.Q.	(c)
Montréal (Côte St-Michel)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office Dorval) (rouvert 15–6–28)	P.Q.	(c)
Montréal (Greenfield Park)	P.Q.	(c)
Montréal (Mount Royal)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 5) (ouvert 6–3–29)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 7) (ouvert 7–12–28)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 8) (ouvert 27–2–29)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 10) ouvert 18–9–28)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 11) (ouvert 20–7–28)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 13) (ouvert 5–4–28)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 14) (ouvert 10–4–28)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 16)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 17)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 19) (fermé 20–6–28)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 26)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 28)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 30)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 33)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 34)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 40)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 49)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 52), (fermé 26–6–28)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 59)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 68)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 70)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 71)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 109)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 110)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 120)	P.Q.	(c)
Montréal (sub-office n° 122)	P.Q.	(c)

(b) Pour les recettes, voir Moncton (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(c) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(d) Pour les recettes, voir St. John (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Montreal Lake	Sask.	48 00
Montreville	P.Q.	24 00
Montrose	N.S.	133 47
Mont St-Hilaire	P.Q.	170 10
Mont St-Pierre	P.Q.	191 00
Monvel (fermé 14–7–28)	Alberta	4 44
Moon Hills	Sask.	28 30
Moon Lake	Alberta	31 45
Moonstone	Ont.	290 41
Moose Bay	Man.	39 00
Moose Brook	N.S.	64 89
Moosehead	N.S.	83 66
Moose Hill	Ont.	55 94
Moosehorn	Man.	778 92
Mooseland	N.S.	55 75
Moose Lake	Man.	15 00
Moose Mountain	N.B.	39 20
Moose Portage (ouvert 15–6–28)	Alberta	33 00
Moose Range	Sask.	105 00
Moose Ridge	Alberta	26 75
Moose River (Pictou)	N.S.	51 00
Moose River (Cumberland)	N.S.	326 24
Moose River Gold Mines (fermé 1–8–28)	N.S.	47 10
Moose Valley	Sask.	18 80
Morais	N.B.	96 00
Moran	N.B.	56 20
Morar	N.S.	35 30
Moreau	P.Q.	49 80
Morecambe (ouvert 15–3–29)	Alberta	32 00
Moreland	Sask.	105 59
Morency	P.Q.	43 25
Morganville	N.S.	25 25
Moricetown	B.C.	101 23
Morigeau	P.Q.	142 50
Morin	P.Q.	57 00
Morinus	Ont.	113 00
Morisset Station	P.Q.	395 41
Morley	Alberta	377 30
Morneault	N.B.	26 00
Morris	P.Q.	91 89
Morrisdale (fermé 31–8–28)	N.B.	47 72
Morris Island	N.S.	7 05
Morrison	N.S.	19 00
Morrison Lake	Ont.	20 00
Morrissy	N.B.	56 00
Morristown	N.S.	51 65
Morson	Ont.	286 54
Mortimer's Point	Ont.	205 50
Morvan	N.S.	23 00
Morweena	Man.	16 00
Morwick	Sask.	18 20
Mosher's Corner	N.S.	54 20
Mosher Island	N.S.	34 50
Mosten	Sask.	27 00
Motherwell	Ont.	109 00
Moulie's River	N.B.	178 50
Moulin Bersimis	P.Q.	85 50
Moulin Marin	P.Q.	239 60
Moulin Vallière	P.Q.	45 00
Mound	Alberta	129 45
Mountain Brook	N.B.	109 58
Mountain Dale (fermé 31–8–28)	N.B.	24 00
Mountain Road	Man.	138 56
Mountain View	Ont.	220 20
Mount Auburn	N.S.	56 00
Mount Cartier (ouvert 17–12–28)	B.C.	59 40
Mount Chesney	Ont.	27 00
Mount Green	Sask.	68 35
Mount Hanly	N.S.	151 75
Mount Irwin	Ont.	18 00
Mount Julian	Ont.	196 24
Mount King	N.S.	8 00
Mount Kinsella	P.Q.	40 00
Mount Loyal	P.Q.	30 00
Mount Murray	P.Q.	237 15
Mount Oscar	P.Q.	55 50
Mount Robson	B.C.	119 27
Mount Rose	N.S.	102 00
Mount Royal	P.Q.	(c)
Mount Thom	N.S.	50 50
Mount Tolmie	B.C.	235 50
Mount Vernon	Ont.	126 00
Mount View	N.B.	16 00
Mountville	N.B.	26 25
Mount Young	N.S.	25 00
Mouth of Jemseg	N.B.	194 25
Moyerton	Alberta	160 12
Mud River	B.C.	62 20
Muirhead	Alberta	53 20
Mulga	Alberta	39 50
Mulhurst	Alberta	97 45
Mull	Ont.	220 60
Mull River	N.S.	29 25
Mulligan Ferry	P.Q.	19 50
Mundleville	N.B.	85 50
Muniac	N.B.	112 50
Munro	Ont.	66 50
Munro's Bridge	N.S.	27 00
Murchyville	N.S.	38 27
Murphy	N.S.	17 00
Murphy Cove	N.S.	236 98
Murray	N.S.	283 00
Murraydale	Sask.	31 25
Murray Road	N.B.	35 00
Musgraves Landing	B.C.	94 41
Muskoka Assembly (bureau d'été)	Ont.	112 00
Muskoka Falls	Ont.	150 85
Musclow	Ont.	42 32
Mushaboom	N.S.	149 50
Musidora	Alberta	418 16
Musquash	N.B.	225 20
Mutrie	Sask.	74 50
Mutton Bay	P.Q.	73 00
Myer's Cave	Ont.	70 00
Myer's Point	N.S.	23 50
Myncaster	B.C.	47 77
Myrtle	Ont.	176 47
Mystic	P.Q.	246 35
Naas Harbour	B.C.	37 16
Nadeau	N.B.	29 10
Nahma	Ont.	12 00
Nakamun	Alberta	59 89
Napan Bay	N.B.	116 00
Naples	Alberta	93 00
Narol	Man.	91 25
Nashton	B.C.	67 50
Natagan (fermé temp. 16–4–28), (rouvert 17–7–28)	P.Q.	56 93
Natashquan	P.Q.	275 96
Nateby	Alberta	41 60
Naud	P.Q.	62 07
Naughton Glen	Alberta	125 39
Nault	Sask.	10 00
Nazareth	P.Q.	478 48
Nazko	B.C.	42 50
Neerlandia	Alberta	195 25
Neigette	P.Q.	59 15
Nellie Lake	Ont.	227 43

(c) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Nemegos	Ont.	200 08
Neola	Sask.	80 85
Neosho	Sask.	73 80
Nerepis Station	N.B.	121 45
Nes	Man.	154 65
Nestow	Alberta	165 30
Netherton	Sask.	9 00
Netook	Alberta	69 95
Nettly Lake	Man.	29 25
Neutral Hills	Alberta	10 00
Neutral Valley	Alberta	18 50
Nevada Valley	N.S.	79 20
Neveton	Man.	56 95
Newaygo (bureau d'été)	P.Q.	110 00
Newbliss	Ont.	110 07
New Boston	N.S.	2 00
New Brighton	B.C.	96 10
Newburgh Junction	N.B.	279 35
Newburn	N.S.	141 32
New Canaan	Ont.	47 25
New Canada	N.S.	92 60
New Carlow	Ont.	135 70
Newcastle Centre	N.B.	12 00
New Chelsea, (ouvert 16-7-28)	N.B.	40 00
Newcastle Mine,	Alberta	825 56
New Chester	N.S.	43 10
Newcomb	N.S.	73 50
Newcomb Corner (fermé 1-8-28)	N.S.	2 23
New Cornwall	N.S.	112 00
New Cumberland	N.S.	65 00
New Denmark	N.B.	65 55
New Edinburgh	N.S.	136 00
Newellton	N.S.	284 00
New Elm	N.S.	19 50
Newfield (fermé 1-8-28), (rouvert 1-10-28)	Ont.	17 22
New Flos, (fermé 1-8-28)	Ont.	7 00
New Grafton	N.S.	167 00
New Harbour East (ouvert 15-10-28)	N.S.	24 25
New Harris	N.S.	26 25
New Harris Forks	N.S.	41 00
New Haven	N.S.	140 41
New Hill	Alberta	34 30
Newholm	Ont.	43 00
New Horton	N.B.	42 00
New Ireland	P.Q.	64 45
New Jersey	N.B.	112 00
New Jerusalem	N.B.	85 65
Newlands	Sask.	29 35
New Lindsay	Alberta	27 50
New Osgoode	Sask.	119 00
Newport	Ont.	58 80
Newport	P.Q.	398 21
Newport Corner	N.S.	145 70
Newport, Lot 54	P.E.I.	71 50
Newport Station	N.S.	340 35
New Richmond West	P.Q.	137 95
New Ross Road	N.S.	70 00
New Russell	N.S.	53 00
New Salem	N.S.	121 44
New Sarum	Ont.	99 00
New Scotland	N.B.	24 70
Newton Heights	N.B.	163 75
Newton Mills	N.S.	159 03
Newton Siding	Man.	481 90
Newtonville	N.S.	11 00
New Town	N.S.	75 75
New Town	N.B.	204 60
Newtown Cross	P.E.I.	109 75
New Tusket	N.S.	184 20
New Victoria	N.S.	339 64
Newville	N.S.	84 33
New Yarmouth	N.S.	15 70
Nichabau (fermé 1-8-28)	P.Q.	10 40
Nichol	B.C.	121 09
Nickel Mill	N.B.	97 00
Nictau	N.B.	60 40
Nictaux West	N.S.	Néant
Nigado	N.B.	170 50
Nilrem	Alberta	29 25
Nine Mile Creek	P.E.I.	48 50
Nine Mile River	N.S.	373 45
Ninevah	N.S.	27 70
Niobe	Alberta	22 00
Nipissing Junction	Ont.	73 00
Nisbet	Alberta	46 23
Niweme (bureau d'été)	Ont.	55 00
Nixon	Ont.	189 00
Nobleville	Sask.	15 10
Nodales	B.C.	110 62
Noel Road	N.S.	119 58
Noel Shore	N.S.	119 45
Nogies Creek	Ont.	158 10
Noral	Alberta	49 33
Nootka	B.C.	412 98
Nordin	N.B.	95 00
Norembega	Ont.	296 04
Norge	Sask.	35 00
Norham	Ont.	229 10
Normandeau	Alberta	53 05
Normanhurst (fermé 16-2-29)	Ont.	47 00
Normandie	N.B.	38 57
North Ainslie	N.S.	24 95
North Alton	N.S.	32 00
North Arm	B.C.	(b)
North Bloomfield	N.S.	15 00
North Bonaparte	B.C.	29 15
North Branch	Ont.	149 70
North Bulkley	B.C.	96 15
North Buxton	Ont.	169 28
Northcote	Ont.	92 20
North Earltown	N.S.	13 00
North East Mabou	N.S.	29 49
North East Margaree	N.S.	188 98
North East Point	N.S.	115 00
North Esk Boom	N.B.	28 50
Northern Valley	Alberta	264 60
Northfield (Lunenburg)	N.S.	92 00
Northfield (Queens)	N.S.	44 15
North Fork	Alberta	44 00
North Framboise	N.S.	45 20
North Gabriola	B.C.	80 00
North Galiano	B.C.	131 80
North Grant	N.S.	16 00
North Greenville	N.S.	72 70
North Gut, St. Ann's	N.S.	36 00
North Harbour, Cape North	N.S.	33 00
North Highlands	N.S.	14 00
North Intervale	N.S.	46 20
North Kamloops	B.C.	166 95
North Keppel	Ont.	106 15
North Lake	N.B.	117 96
Northland Gateway (bureau d'été)	Ont.	30 12
Northleigh	Alberta	40 00
North Low	P.Q.	93 76
North Magnetawan (bureau d'été)	Ont.	10 00
North Malden	Ont.	156 00
North Meiklefield	N.S.	22 00
North Middleboro	N.S.	36 75

(b) Pour les recettes, voir Vancouver (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
North Middle La Have	N.S.	137 25
North Minto	N.B.	652 67
Northmount (antérieurement Finchs' Corners)	Ont.	299 00
North Noel Road	N.S.	177 00
North Ogden	N.S.	54 75
North Port	Ont.	165 60
North Renous	N.B.	55 75
North River	P.E.I.	117 75
North River Bridge	N.S.	191 60
North River Centre	N.S.	32 00
North Riverside	N.S.	45 45
North Rustico	P.E.I.	83 55
North Séguin	Ont.	73 00
North Shore	N.S.	61 15
Northside	Sask.	54 00
North Transcona	Man.	28 05
North Vermilion	Alberta	98 00
North View	N.B.	61 70
North Wallace	N.S.	29 65
North West	N.S.	82 50
North West Arm	N.S.	45 00
North West Bridge	N.B.	234 30
North West Cove	N.S.	75 80
North West Harbour	N.S.	52 75
North Wolfstown	P.Q.	29 25
Norton	Alberta	49 10
Norton Dale	N.B.	27 85
Norval Station	Ont.	47 90
Norway Bay (bureau d'été)	P.Q.	340 53
Norway House	Man.	540 71
Norway Valley	Alberta	78 00
Norwood	N.S.	43 25
Nosbonsing	Ont.	59 61
Notikewin	Alberta	122 75
Notre-Dame	N.B.	385 62
Notre-Dame de l'Isle Verte	P.Q	78 10
Notre-Dame de la Merci	P.Q.	58 62
Notre Dame des Laurentides (antérieurement Rivière Jaune)	P.Q.	192 50
Notre-Dame des Pins	P.Q.	227 81
Notre-Dame des Quinze	P.Q.	63 00
Noyes Crossing	Alberta	42 70
Nugent (fermé 25-5-28)	Alberta	Néant
Nunebor	Sask.	39 10
Nut Lake	Sask.	35 00
Nyanza	N.S.	351 67
Oak Bay	N.B.	194 00
Oak Bluff	Man.	185 10
Oakfield	N.S.	92 00
Oak Hammock	Man.	26 60
Oakland	N.S.	86 00
Oakner	Man.	356 00
Oak Park	N.S.	62 00
Oak Ridges	Ont.	314 75
Oakview	Man.	62 25
Oakview Beach (bureau d'été)	Ont.	774 75
Oatfield	Man.	86 45
Oba	Ont.	433 05
Oban	N.S.	32 80
Oban Station	Sask.	216 51
Obed	Alberta	280 00
O'Brian Bay	B.C.	449 12
Oceanic	B.C.	84 00
Ocean Park	B.C.	241 20
Ocean View	P.E.I.	121 95
Ochiltree	B.C.	36 61
O'Connell	Ont.	67 76
Oconto	Ont.	106 70
Odanak	P.Q.	250 80
Odell River	N.B.	87 50
Odin	N.S.	24 50
O'Farrell	P.Q.	58 00
Ogden	N.S.	52 00
Ogilvie Station	Man.	275 93
Ohio	N.S.	140 00
Ohio Du Barrachois	N.B.	13 00
Ojibway	Ont.	454 50
Ojibway Island (bureau d'été)	Ont.	483 80
Okla	Sask.	274 00
Okno	Man.	44 20
Olalla	B.C.	48 15
Old Chelsea	P.Q.	70 07
Old Fort Bay	P.Q.	15 00
Old Harry	P.Q.	75 00
Old Kildonan	Man.	169 00
Old Mill (ouvert 21-11-28)	Ont.	209 50
Old Wives	Sask.	56 97
Olga	Sask.	39 25
Olha	Man.	87 80
Oliphant	Ont.	146 50
Oliver Siding (ouvert 1-4-28)	N.B.	393 33
Olscamp	P.Q.	109 89
O'Malley	Sask.	55 76
Omer	P.Q.	53 30
Onanole (ouvert 1-9-28)	Man.	38 00
O'Neil	N.B.	13 00
Onefour	Alberta	48 25
100 Mile House	B.C.	217 50
Onslow Corners	P.Q.	112 40
Oolahwan (bureau d'été)	P.Q.	100 00
Oona River	B.C.	61 05
Ootsa Lake	B.C.	168 40
Ophir	Ont.	100 40
Orangedale East	N.S.	29 82
Oranmore	Ont.	58 08
Orbindale (fermé 1-7-28)	Alberta	Néant
Orchard Beach (bureau d'été)	Ont.	193 00
Ordale	Sask.	53 20
Orford Lake (bureau d'été)	P.Q.	170 00
Orient Bay	Ont.	126 70
Orland	Ont.	118 50
Orla (bureau d'été)	P.Q.	20 53
Ormaux	Sask.	50 05
Ormsby	Ont.	172 00
Ormside	Sask.	18 25
Orpington	Sask.	28 50
Orr Lake	Ont.	87 31
Ortonville	N.B.	82 25
Orvilton (fermé 29-8-28)	Alberta	2 30
Orwell Cove	P.E.I.	109 50
Ory (ouvert 29-5-28)	P.Q.	40 00
Osaca	Ont.	160 56
Osborne	Man.	202 70
Osborne Harbour	N.S.	156 00
Osland	B.C.	100 00
Osoyoos	B.C.	178 75
Oso Station	Ont.	113 45
Ospringe	Ont.	100 46
Ostersund	Ont.	195 42
Ostrander	Ont.	284 87
Ostrea Lake	N.S.	121 00
Oswald	Man.	17 15
Otis	P.Q.	232 70
Ottawa, Bayswater	Ont.	*(a)*
Ottawa (sub-office n° 3)	Ont.	*(a)*
Ottawa (sub-office n° 14)	Ont.	*(a)*
Ottawa (sub-office n° 18)	Ont.	*(a)*
Ottawa (sub-office n° 19)	Ont.	*(a)*

(a) Pour les recettes, voir Ottawa (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Ottawa (sub-office n° 21), (ouvert 19–12–28)	Ont.	*(a)*
Ottawa (sub-office n° 22), (ouvert 14–12–28)	Ont.	*(a)*
Ottawa Brook	N.S.	149 31
Otter Brook	N.S.	117 70
Otterburn Park (bureau d'été)	P.Q.	175 00
Otter Creek	Ont.	12 00
Otto	Man.	47 75
Otty Glen	N.B.	50 65
Ouellette	Ont.	127 98
Ouimet	Ont.	173 00
Outer Island of Port Hood (bureau d'été)	N.S.	6 00
Outlet	Ont.	49 80
Outram	N.S.	33 25
Overland	Sask.	50 00
Overton	Man.	43 75
O-Wa-Kon-Ze (bureau d'été)	Ont.	74 25
Owenbrook	Ont.	49 05
Owls Head Harbour	N.S.	256 25
Oxarat	Sask.	18 15
Oxenden	Ont.	100 37
Oxford Centre	Ont.	71 00
Oxville	Alberta	72 00
Ozerna	Man.	130 02
Oyster Bed Bridge	P.E.I.	183 50
Oyster River (ouvert 16-5-28)	B.C.	81 65
Pabos Mills	P.Q.	214 00
Pacaud	P.Q.	38 50
Pacific Junction	Man.	65 00
Paddling Lake	Sask.	88 50
Padstow	Alberta	38 06
Painchaud	P.Q.	95 00
Painsec	N.B.	25 40
Painswick	Ont.	108 57
Paisley Brook	Sask.	68 45
Pakesley	Ont.	876 00
Palling	B.C.	71 06
Pamdenec (bureau d'été)	N.B.	33 50
Pangnirtung	N.W.T.	Néant
Panmure	Ont.	80 20
Pansy (ouvert 15–6–28)	Man.	29 79
Paquettebourg	Ont.	53 84
Paquette Station	Ont.	221 50
Parame	P.Q.	100 30
Parc Lamontagne	P.Q.	34 00
Paré	P.Q.	125 00
Parents	N.B.	75 08
Paris	Yukon	45 10
Park Bluff	Sask.	27 25
Park Court	Alberta	27 30
Parkdale	Man.	33 86
Parker	Ont.	16 00
Parkers' Cove	N.S.	166 51
Parkersville	Ont.	78 10
Park Head	Ont.	211 25
Parkhouse	Ont.	27 80
Parkin	Sask.	23 00
Parkindale	N.B.	93 27
Parkinson	Ont.	105 00
Parma	Ont.	345 01
Parrsborough Shore	N.S.	118 15
Parson	B.C.	264 05
Pascal	P.Q.	36 00
Pashley	Alberta	121 50
Paspebiac Est	P.Q.	113 56
Passekeag	N.B.	142 85
Passmore	B.C.	123 35
Pasteur	P.Q.	43 50
Paterson	B.C.	38 00
Pathfinder	Alberta	76 05
Patience	Alberta	34 90
Patriot	Sask.	20 20
Patton	Ont.	45 50
Paudash	Ont.	23 55
Paugan Falls (fermé 28–2–29)	P.Q.	1,414 62
Paugh Lake	Ont.	28 00
Paulson	B.C.	88 82
Paxson	Alberta	49 55
Paxton Valley	B.C.	26 00
Pearce	Alberta	233 00
Pearceley (fermé 30–6–28)	Ont.	0 38
Pearl	N.B.	36 25
Peas Brook	N.S.	64 00
Peat	Alberta	10 00
Peavine	Alberta	77 28
Pebble Beach	Man.	34 83
Peebles	Sask.	298 00
Peel	N.B.	164 15
Pegasus	Sask.	39 00
Peguis	Man.	66 00
Peggy's Cove	N.S.	63 00
Pekisko	Alberta	95 10
Pelican Rapids	Man.	67 00
Pellatt	Ont.	40 00
Pelletier	P.Q.	33 00
Pelletier Mills	N.B.	233 35
Pelletier Station	P.Q.	160 60
Pelly	Yukon	112 12
Pembroke	N.S.	175 00
Pemberton Hill	Alberta	25 14
Pemberton Meadows	B.C.	62 25
Pendant d'Oreille	Alberta	23 98
Pendennis	Man.	40 50
Pendryl	Alberta	131 10
Peniac	N.B.	148 06
Peninsula	Ont.	123 20
Penkill	Sask.	72 25
Penlake (bureau d'été)	Ont.	252 40
Pennant	N.S.	93 20
Pennfield Centre (fermé 30–11–28)	N.B.	11 70
Peno	Alberta	140 89
Pentz	N.S.	134 10
Peoria (ouvert 19–30–28)	Alberta	25 00
Pepper (fermé 31–1–29)	Sask.	8 70
Perbeck	Alberta	50 25
Perigord	Sask.	146 00
Perivale	Ont.	37 00
Perras	P.Q.	45 50
Perrault	Ont.	44 00
Perron	P.Q.	34 50
Perrott Settlement	N.S.	18 25
Perth Road	Ont.	282 08
Peterborough (sub-office n° 3)	Ont.	*(b)*
Peters	N.B.	62 45
Peter's Mills	N.B.	34 25
Peterson's Corners	Ont.	37 00
Petersville	N.B.	116 55
Petite Anse	P.Q.	78 33
Petit	P.Q.	75 70
Petit Pécancour	P.Q.	26 50
Petit Begin	P.Q.	27 80
Petites Bergeronnes	P.Q.	93 21
Petit Bonaventure	P.Q.	190 10
Petit Cap	P.Q.	258 88

(a) Pour les recettes, voir Ottawa (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(b) Pour les recettes, voir Peterborough (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Petits Capucins	P.Q.	148 40
Petit Carleton	P.Q.	54 88
Petit Cascapédia Nord	P.Q.	30 00
Petit Lac	P.Q.	79 13
Petite Chockpish	N.B.	23 00
Petite Etang	N.S.	38 25
Pétite Lamèque	N.B.	125 00
Petite Magdeleine	P.Q.	211 83
Petite Mascouche	P.Q.	52 00
Petites Méchins	P.Q.	179 14
Petit Métis Station	P.Q.	65 00
Petit Moulin	P.Q.	85 50
Petit Paquetville	N.B.	65 50
Petit Pré Est	P.Q.	49 50
Petite Rivière au Renard	P.Q.	124 39
Petite Riviere Ouest	P.Q.	288 00
Petit Saguenay	P.Q.	242 59
Petite Tourelle	P.Q.	107 00
Petite Vallée	P.Q.	215 93
Petpeswick Harbour	N.S.	55 00
Petrel	Man.	51 40
Petrofka	Sask.	72 80
Pettigrew Settlement	N.S.	36 00
Philémon	P.Q.	23 00
Philibert	P.Q.	55 00
Philips Harbour	N.S.	90 25
Phoenix	Alberta	784 62
Phoenix Mills (ouvert 16–5–28)	N.B.	28 10
Piché	Sask.	67 30
Pickerel	Ont.	370 00
Pickerel Lake (fermé 28–11–28)	Ont.	14 50
Pickerel River	Ont.	553 55
Pictou Island	N.S.	103 95
Pidgeon	P.Q.	26 00
Pied de la Montagne	P.Q.	27 00
Piedmont	P.Q.	124 36
Piedmont Valley	N.S.	115 00
Piercemont	N.B.	55 00
Pigeon Bluff	Man.	60 25
Pigeon Lake	Man.	135 05
Pigou River (bureau d'hiver)	P.Q.	23 21
Pike Bay	Ont.	71 00
Pike Lake	Sask.	94 50
Pikes Peak	Sask.	53 30
Pilger	Sask.	45 00
Pinantan	B.C.	53 45
Pincebec	P.Q.	60 00
Pineau	N.B.	108 83
Pine Creek Station	Man.	195 85
Pine Grove	Ont.	124 50
Pine Grove	N.S.	17 50
Pine Hill	P.Q.	20 00
Pinehurst	N.S.	145 00
Pinelands	Ont.	401 20
Pine Ridge	N.B.	50 00
Pine Ridge	Man.	79 45
Pine Tree	N.S.	9 00
Pine Vale	N.S.	8 50
Pine View	Man.	34 53
Pineville	N.B.	64 85
Pinguet	P.Q.	27 00
Pinhorn	Alberta	16 00
Pinkney's Point	N.S.	106 00
Pinto	Sask.	37 00
Pioneer	Alberta	32 05
Pioneer Mine (ouvert 1–5–28)	B.C.	341 46
Piper Glen	N.S.	8 00
Piper's Cove	N.S.	34 00
Pirmez Creek	Alberta	16 00
Pitcher's Farm	N.S.	21 00
Pitman	Sask.	134 10
Plage Laval (bureau d'été)	P.Q.	30 00
Plainfield	Ont.	138 75
Plain Lake	Alberta	113 05
Plain View	Sask.	50 95
Plaister Mines	N.S.	30 00
Plamondon	Alberta	341 12
Plateau	N.S.	172 15
Pleasant Bay	N.S.	114 42
Pleasantfield	N.S.	55 25
Pleasant Harbour	N.S.	167 00
Pleasant Hills	N.S.	30 25
Pleasant Home	Man.	58 23
Pleasant Lake	N.S.	79 00
Pleasant Point	N.S.	118 10
Pleasant Point	N.B.	93 00
Pleasant Point (bureau d'été)	Ont.	230 00
Pleasant River	N.S.	240 15
Pleasant Valley	Sask.	180 00
Pleasant Valley, Antigonish	N.S.	29 00
Pleasant View (fermé 24–8–28)	Alberta	6 70
Pleasant Villa	N.B.	17 00
Pleasantville	N.S.	295 80
Plessis	Sask.	30 23
Plouffe Landing	P.Q.	40 00
Plourd	N.B.	82 10
Plum Hollow	Ont.	143 40
Plummer	Ont.	93 84
Plymouth	N.S.	111 60
Plympton Station	N.S.	56 00
Pocahontas	Alberta	75 20
Poe	Alberta	153 49
Pogomasing	Ont.	204 14
Pohenagamooke	P.Q.	96 00
Point Aconi	N.S.	25 00
Pointe-à-Naveau	P.Q.	109 45
Point au Car	N.B.	32 00
Point Carré	P.Q.	18 00
Point Comfort	P.Q.	130 10
Point Cowan	B.C.	8 84
Point Cross	N.S.	114 30
Point Edward	N.S.	110 00
Point Escuminac	N.B.	27 50
Point Gardiner	N.B.	27 33
Point la Nim	N.B.	58 00
Point Michaud (rouvert 19–2–29)	N.S.	10 00
Point Pelee	Ont.	27 50
Point of Cape	N.S.	13 00
Point Platon	P.Q.	58 00
Point Sapin	N.B.	125 60
Point Sapin Centre	N.B.	63 70
Point Wolfe	N.B.	112 80
Point à la Frégate	P.Q.	167 69
Pointe à la Garde	P.Q.	161 00
Pointe au Baril (bureau d'été)	Ont.	397 22
Pointe au Baril Station	Ont.	333 95
Pointe au Boisvert	P.Q.	88 54
Pointe au Bouleau	P.Q.	149 05
Pointe au Goémon	P.Q.	131 00
Pointe aux Anglais	P.Q.	75 00
Pointe aux Orignaux	P.Q.	153 59
Pointe aux Outardes	P.Q.	103 00
Pointe aux Trembles Ouest	P.Q.	90 74
Pointe Bourg	P.Q.	112 25
Pointe Canot	N.B.	44 14
Pointe des Monts	P.Q.	45 00
Pointe des Roches	P.Q.	220 80
Pointe du Chêne	N.B.	241 90
Pointe au Loup	P.Q.	8 00
Pointe Jaune	P.Q.	125 50

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Pointe Rivière du Loup (bureau d'été)	P.Q.	418 20
Pointe Ste. Anne des Monts	P.Q.	292 80
Poirier	N.B.	8 70
Poirierville	N.S.	244 03
Poitou	P.Q.	100 00
Pokesudi	N.B.	65 35
Poland	Ont.	127 00
Poliquin	P.Q.	31 15
Pollett River	N.B.	143 75
Pollyhurst (fermé 1-12-28)	N.B.	11 26
Polinia	Man.	48 00
Polworth	Sask.	178 15
Pomeroy	Man.	6 00
Pomquet Station	N.S.	140 60
Ponass Lake	Sask.	38 00
Poncet	Ont.	341 20
Poncheville	P.Q.	68 00
Pont Inlet	N.W.T.	Néant
Pondville	N.S.	105 25
Pont de la Noreau	P.Q.	169 75
Pont du Milieu	N.B.	106 00
Pont Lafrance (ouvert 5-12-28)	N.B.	31 00
Pont Viau	P.Q.	987 70
Poole	Ont.	197 00
Pope's Harbour	N.S.	160 10
Poplar	Ont.	136 61
Poplar Bluff	Sask.	31 52
Poplar Creek	B.C.	127 70
Poplar Dale	Ont.	32 60
Poplar Grove	Sask.	65 65
Poplar Park	Man.	83 70
Poplar River	Man.	40 00
Porcupine	Ont.	177 00
Portage	Ont.	201 25
Portage de la Nation	P.Q.	120 03
Portage du Cap	P.Q.	35 25
Portage du Lac	N.B.	68 92
Portage East Bay	N.S.	29 50
Portage Griffon	P.Q.	28 65
Portage la Loche	Sask.	42 82
Portage River	N.B.	71 00
Port Anson	Ont.	82 65
Portapique	N.S.	67 25
Portapique Mountain	N.S.	43 95
Port Arthur (sub-office n° 4)	Ont.	*(a)*
Port au Persil	P.Q.	167 65
Port au Saumon	P.Q.	63 75
Port aux Quilles	P.Q.	68 29
Port Ban	N.S.	6 00
Port Bevis	N.S.	33 00
Port Bowmanville (bureau d'été)	Ont.	53 00
Port Caledonia	N.S.	66 30
Port Carmen	Ont.	46 50
Port Coldwell	Ont.	251 35
Port Crawford	B.C.	231 94
Port Cunnington	Ont.	253 80
Port Dufferin West	N.S.	42 00
Porteau (fermé 11-12-28)	B.C.	43 59
Port Edward (bureau d'été)	B.C.	22 35
Porter Cove Road (fermé 30-11-28)	N.B.	6 17
Porter Landing	B.C.	70 00
Porter's	N.B.	58 35
Porter's Lake	N.S.	120 75
Porterville	Ont.	115 50
Port Felix	N.S.	140 60
Port Felix East	N.S.	73 35
Port Franks	Ont.	72 00
Port Granby	Ont.	46 05
Port Hill	P.E.I.	199 35
Port Hillford	N.S.	160 50
Port Joli	N.S.	231 00
Port Keewaydin (bureau d'été	Ont.	100 00
Port Lewis (bureau d'été)	P.Q.	4 00
Port Lock	Ont.	161 77
Port Loring	Ont.	539 25
Port Malcolm	N.S.	80 00
Port Mellon (ouvert 1-3-29)	B.C.	74 05
Port Neville	B.C.	440 00
Port Philip (rouvert 1-11-28)	N.S.	85 10
Port Progress	B.C.	89 00
Portree	N.S.	28 20
Port Renfrew	B.C.	676 50
Port Richmond	N.S.	37 95
Port Royal	N.S.	87 25
Port Ryerse (bureau d'été)	Ont.	125 00
Port Sandfield	Ont.	321 83
Port Saxon	N.S.	115 00
Port Severn	Ont.	345 65
Port Shoreham	N.S.	140 10
Portuguese Cove	N.S.	41 60
Port Union	Ont.	221 02
Potton Springs	P.Q.	99 18
Potvin	P.Q.	95 55
Poulamon	N.S.	363 00
Poularies	P.Q.	301 50
Poulin	P.Q.	31 00
Pouliot	P.Q.	116 64
Poupore	P.Q.	80 00
Power	P.Q.	26 25
Power's Creek	N.B.	66 50
Prairie Echo (ouvert 15-6-28)	Alberta	30 80
Prairie Grove	Man.	50 50
Prairie Siding	Ont.	130 00
Pratt	Man.	492 54
Précieux Sang	P.Q.	180 00
Pré d'en haut	N.B.	99 92
Préfontaine	P.Q.	240 90
Presqu'Isle (fermé 5-1-29)	Ont.	19 99
Presqu'Isle Point (bureau d'été)	Ont.	264 00
Pré Ste. Marie	Sask.	165 00
Preston	N.S.	17 04
Preston Road	N.S.	81 95
Prestville	Alberta	122 65
Prével	P.Q.	315 54
Prévost	P.Q.	146 70
Price Settlement	N.B.	51 00
Primeauville	P.Q.	326 75
Primula	Alberta	26 10
Prince Albert	Ont.	278 50
Prince Albert	N.S.	25 95
Prince Dale	N.S.	69 50
Prince of Wales	N.B.	30 00
Princes Lake	Ont.	176 20
Prince's Lodge	N.S.	213 05
Princeport	N.S.	79 20
Princeville	N.S.	68 00
Privett	N.S.	22 00
Product	Sask.	122 90
Prospect	Ont.	79 58
Prospect Lake	B.C.	129 50
Prospect Valley	Alberta	23 00
Prosby (fermé 30-11-28)	Alberta	Néant
Prosser Brook	N.B.	76 00
Provincial Cannery	B.C.	328 50
Public Landing (fermé 31-8-28)	N.B.	26 24
Pubnico Beach	N.S.	47 00

(a) Pour les recettes, voir Port Arthur (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Puellering	N.B.	6 75
Puffer	Alberta	160 94
Pugwash River	N.S.	29 25
Pulp River (ouvert 3-7-28)	Man.	72 45
Punchaw	B.C.	7 00
Purbrook	Ont.	42 00
Purdy	Ont.	14 50
Purlbrook	N.S.	38 00
Purpleville	Ont.	40 50
Putman	Ont.	222 83
Quaco Road (fermé 31-12-28)	N.B.	15 00
Quarrel (fermé 7-4-28)	Alberta	Néant
Quarries	Ont.	83 59
Quarry St. Ann's	N.S.	40 00
Quartz	Ont.	91 99
Quarte Coins	N.B.	85 00
Quebec Ouest	P.Q.	33 35
Québec (sub-office n° 2) (rouvert 5-7-28)	P.Q.	*(a)*
Québec (sub-office n° 7)	P.Q.	*(a)*
Québec (sub-office n° 9) (ouvert 1-5-28)	P.Q.	*(a)*
Queensland	N.S.	136 76
Queen's Valley	Man.	43 00
Queensville	N.S.	99 00
Querry	P.Q.	44 25
Quimper	Sask.	30 75
Quinnville	P.Q.	67 50
Quispamsis	N.B.	82 22
Quorn	Ont.	157 68
Rackham	Man.	310 15
Radford	Yukon	6 00
Radium Hot Springs	B.C.	334 23
Raglan	Ont.	208 35
Ragueneau	P.Q.	111 24
Raimbault	P.Q.	53 28
Rainbow	Alberta	14 70
Rainville	P.Q.	47 65
Rail	P.Q.	37 00
Raith	Ont.	330 52
Raley	Alberta	245 70
Ralph Station	Sask.	182 40
Rama Road	Ont.	74 20
Ranching	Alberta	33 25
Ranchville	Alberta	67 25
Rancourt	P.Q.	26 00
Randolph	N.B.	40 50
Rang Double	P.Q.	23 05
Rangeview	Sask.	22 00
Rang Ste. Catherine	P.Q.	18 00
Rang St. Achille	P.Q.	70 70
Rang Ste. Anne	P.Q.	62 35
Rang St. Gabriel	P.Q.	16 10
Rang St. Paul	P.Q.	23 25
Rankin	Ont.	131 00
Rankinville	N.S.	18 25
Rapide des Pins	P.Q.	54 00
Rapide Dufort	P.Q.	49 11
Rassdon	Sask.	76 90
Rastad (rouvert 1-4-28)	Sask.	39 87
Rat Lake	Alberta	24 00
Ratner	Sask.	197 95
Raudot	P.Q.	38 80
Raven	Alberta	200 58
Ravenscliffe	Ont.	97 03
Ravenswood	Ont.	128 20
Ravensworth	Ont.	267 00
Ravignan	P.Q.	278 05
Ravine	Alberta	26 69
Rawcliffe	P.Q.	51 50
Rawdon	N.S.	235 53
Rawdon Gold Mines	N.S.	194 50
Raycroft	Ont.	13 75
Rayleigh Mount	B.C.	55 00
Raymond	Ont.	94 50
Read Island	B.C.	77 21
Rear Big Hill	N.S.	15 00
Rear Big Pond	N.S.	9 00
Rear Boisdale	N.S.	17 25
Rear Christmas Island	N.S.	19 00
Rear Dunvegan	N.S.	5 00
Rear Judique Chapel	N.S.	15 00
Rear Judique South	N.S.	16 00
Rear of Ball's Creek	N.S.	15 00
Rear of Black River	N.S.	7 00
Rear of East Bay (fermé 31-12-28)	N.S.	Néant
Rear of Little Judique	N.S.	35 00
Rearville	Alberta	96 00
Reay	Ont.	24 40
Reco	Alberta	106 50
Red Bay	Ont.	38 75
Redberry (rouvert 1-6-28)	Sask.	110 44
Red Cross	Sask.	62 50
Red Head	N.B.	83 55
Redfield	Sask.	134 00
Red Jacket	Sask.	324 40
Red Islands	N.S.	34 75
Red Lake	B.C.	61 40
Red Lodge	Alberta	71 61
Red Mill	P.Q.	60 00
Redmond	P.Q.	9 00
Redmondville	N.B.	48 50
Redonda Bay	B.C.	268 79
Red Pheasant	Sask.	81 68
Red Pine	N.B.	42 57
Red Point	N.S.	11 00
Red Rapids	N.B.	91 66
Red River	N.S.	89 20
Red Rock	B.C.	35 95
Red Rose	Man.	40 00
Red Star	Alberta	200 70
Redstone	B.C.	79 50
Redwater Station	Ont.	132 50
Red Wing	Ont.	124 05
Red Wood	Ont.	160 02
Reed's Point	N.B.	62 30
Reedy Creek	Man.	66 15
Refuge Bay	B.C.	26 25
Refuge Cove	B.C.	120 55
Regina (sub-office n° 1)	Sask.	*(b)*
Regina (sub-office n° 2)	Sask.	*(b)*
Regina (sub-office n° 6)	Sask.	*(b)*
Regina (sub-office n° 7)	Sask.	*(b)*
Reinland	Man.	141 95
Reist	Alberta	18 70
Reliance	Sask.	79 20
Rembrandt	Man.	215 20
Remo	B.C.	156 75
Renaud's Mills	N.B.	22 00
Renforth	N.B.	95 50
Renfrew	N.S.	23 20
Rennie	Man.	248 00
Renversy	P.Q.	106 42
Restoule	Ont.	217 00
Retallack (ouvert 16-5-28)	B.C.	479 65
Rex	Sask.	75 50
Reynaud	Sask.	129 95
Reykjavik	Man.	42 00
Reynolds	N.S.	57 60
Reynolds	N.B.	44 05
Reynoldscroft	N.S.	44 60

(a) Pour les recettes, voir Québec (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(b) Pour les recettes, voir Regina (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Rheault	Ont.	70 00
Rhodena	N.S.	16 00
Rhode's Corner	N.S.	71 50
Ribot	P.Q.	25 25
Rice Creek	Man.	128 95
Richan	Ont.	224 77
Richardville	N.B.	17 00
Richard Village	N.B.	15 50
Richer	Man.	131 75
Richibucto Village	N.B.	224 00
Ricinus	Alberta	30 27
Rideau Lake (fermé 1–8–28)	Ont.	Néant
Ridgeclough	Alberta	46 50
Ridgely	Man.	64 00
Ridgeview	Sask.	100 40
Ridley	Man.	53 80
Ridpath	Sask.	148 56
Riel	Man.	173 50
Rimouski Ouest	P.Q.	219 00
Rinard	Alberta	167 01
Ringleton Firs	Sask.	19 00
Ringwood	Ont.	208 10
Riordon Depot	P.Q.	196 60
Riou	P.Q.	59 10
Ritchot	Man.	6 00
Rivard (ouvert 22–10–28)	P.Q.	20 95
Riverbow	Alberta	60 25
Rivercourse	Alberta	20 00
River Centre	N.S.	29 00
Riverdale	N.S.	58 00
River Denys	N.S.	61 54
River Denys Centre (fermé 31–5–28)	N.S.	Néant
River Denys Road	N.S.	31 75
Riverfront	Sask.	27 00
River Gilbert	P.Q.	69 50
River Glade	N.B.	233 00
Riverhead	N.S.	42 75
River Hébert East	N.S.	136 51
River Philip Centre	N.S.	76 50
River Ryan	N.S.	77 00
Riversdale	N.S.	127 75
Riverside	N.S.	14 00
Riverside Corner	N.S.	107 00
Rivers Inlet	B.C.	284 00
River Tillard	N.S.	53 25
Riverton	Alberta	64 00
River View	N.B.	7 00
Rivière à Claude	P.Q.	206 90
Rivière à la Martre	P.Q.	229 00
Rivière à l'Ours	P.Q.	489 30
Rivière au Rat	P.Q.	122 53
Rivière au Renard Ouest	P.Q.	195 10
Rivière aux Chiens	P.Q.	202 89
Rivières aux Ecorces	P.Q.	25 00
Rivière aux Graines	P.Q.	55 00
Rivière aux Pins	P.Q.	65 50
Rivière Bonaventure	P.Q.	90 08
Rivière des Caches	N.B.	389 37
Rivière des Caps	P.Q.	96 75
Rivière des Plantes (fermé 1–6–28)	P.Q.	Néant
Rivière des Prairies	P.Q.	148 00
Rivière des Roches	P.Q.	317 92
Rivière du Milieu	P.Q.	64 00
Rivière Eperlan	P.Q.	114 10
Rivière Famine	P.Q.	85 00
Rivière Gagnon	P.Q.	27 00
Rivière La Fleur	P.Q.	47 00
Rivière Mailloux	P.Q.	458 00
Rivière Manie	P.Q.	402 16
Rivière Matamek (bureau d'hiver)	P.Q.	30 00
Rivière Mattawin	P.Q.	45 00
Rivière Mékinac	P.Q.	$224 81
Rivière Metgermette Nord	P.Q.	105 25
Rivière Mont Louis	P.Q.	93 76
Rivière Noire	P.Q.	89 45
Rivière Nouvelle	P.Q.	135 00
Rivière Ouelle Junction	P.Q.	91 40
Rivière Paspébiac	P.Q.	56 00
Rivière Port Daniel	P.Q.	18 45
Rivière Paquette	P.Q.	260 00
Rivière St. Jean	P.Q.	168 90
Rivière Ste. Marguerite	P.Q.	377 89
Rivière Verte	P.Q.	347 40
Rivulet	N.S.	15 00
Roach Vale	N.S.	40 00
Roadene	Sask.	40 25
Roanmine	Sask.	29 10
Roberge	P.Q.	31 00
Roberta	N.S.	21 25
Robert's Creek	B.C.	480 81
Roberts Island	N.S.	12 00
Robertson (fermé 12–1–29)	N.B.	40 03
Robertville	N.B.	291 66
Roberval Ouest	P.Q.	136 05
Robichaud	N.B.	143 59
Robbins Range	B.C.	44 50
Robins	N.S.	32 50
Robinson	Alberta	181 40
Robinson's Corners	N.S.	74 15
Robinsonville	N.B.	85 60
Rob Roy	Ont.	26 25
Rochefort	Ont.	90 10
Roche Plate	P.Q.	26 00
Rocher de la Chapelle	P.Q.	43 20
Rocher Noir	P.Q.	43 00
Rochette	P.Q.	20 00
Rockcroft	Ont.	28 75
Rock Dell	Sask.	92 10
Rock Elm	N.S.	25 00
Rock Elm West (ouvert 14–12–28)	N.S.	11 00
Rockford	Sask.	59 65
Rockland	N.S.	113 00
Rockland	N.B.	33 25
Rockland East	Ont.	382 98
Rockport	N.B.	48 75
Rockville	Ont.	34 80
Rockway Valley	P.Q.	87 50
Rockwell Settlement	N.S.	100 00
Rockwynn (bureau d'été)	Ont.	30 00
Rocky Bay	N.S.	53 25
Rocky Brook	N.B.	25 00
Rocky Mountain	N.S.	24 29
Rocky Point	P.E.I.	71 00
Rocky Rapids	Alberta	56 50
Rocky Ridge	N.S.	8 00
Rodef	Alberta	63 13
Rodgers	Sask.	101 60
Rodino	Alberta	12 00
Roe Lake	B.C.	69 25
Rogerton	N.S.	45 45
Roma (ouvert 1–10–28)	Alberta	26 60
Romance	Sask.	155 88
Roman Valley	N.S.	33 30
Ronan	Alberta	39 30
Rondeau	Ont.	76 00
Rondeau Park (bureau d'été)	Ont.	369 35
Rooney	P.Q.	55 60
Rooth Station	N.B.	20 00
Roquemaure	P.Q.	223 85
Roros	Alberta	13 10
Rosa	Man.	70 08
Rosaireville	N.B.	61 03
Rose	N.S.	50 00

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Rosebank	N.B.	100 00
Rosebank Station	Ont.	40 00
Roseberg	Alberta	26 55
Roseberry	B.C.	215 01
Rose Bridge	P.Q.	134 80
Roseburn	N.S.	21 00
Rosedale	N.S.	15 00
Rosedale (bureau d'été)	Ont.	178 00
Rosefield	Sask.	55 99
Roseglen	Alberta	46 70
Rose Harbour	B.C.	135 00
Rose Island	Ont.	69 30
Rose Lake	B.C.	221 76
Roselea	Alberta	65 80
Rosemae	Sask.	60 20
Rose Mary	Alberta	592 57
Rosemere	P.Q.	146 10
Rosenburg	Man.	25 20
Rosenheim	Alberta	108 66
Rosenort	Man.	159 50
Rosenthal	Ont.	53 20
Roseray	Sask.	22 35
Rosewood	Man.	69 30
Ross	Man.	166 50
Rossall (fermé 15-11-28)	Sask.	30 37
Rossclair	Ont.	82 75
Rossduff	Sask.	56 00
Rosseau Falls (fermé 29-11-28)	Ont.	7 18
Rosser	Man.	528 57
Ross Ferry	N.S.	67 44
Rossfield	N.S.	14 95
Rossington	Alberta	126 00
Rosslyn Village	Ont.	164 00
Ross Spur	B.C.	170 45
Rossway	N.S.	228 86
Rostand	P.Q.	39 75
Rostock	Ont.	130 30
Rostrevor (bureau d'été)	Ont.	95 00
Rosyth	Alberta	170 27
Rothbury	Sask.	10 00
Rothwell	N.B.	330 22
Rougemont Station	P.Q.	237 59
Rouge Valley	P.Q.	30 00
Rough Waters	N.B.	73 00
Round Bay	N.S.	66 00
Round Island	N.S.	31 75
Round Lake	Ont.	48 00
Rousseau's Mills	P.Q.	51 80
Roussel (ouvert 23-10-28)	P.Q.	68 30
Route Alfred (fermé 2-6-28)	P.Q.	4 00
Routledge	Man.	117 60
Routhier	Ont.	100 20
Routhierville	P.Q.	185 00
Rowanton	P.Q.	221 75
Rowena	N.B.	41 00
Rowletta	Sask.	171 00
Roxville	N.S.	58 90
Roy	B.C.	94 70
Roy	N.B.	30 11
Royal Muskoka (bureau d'été)	Ont.	805 00
Royal Park	Alberta	224 72
Ruby Creek	B.C.	151 88
Ruisseau Arbour	P.Q.	162 60
Ruisseau à l'Eau Chaude	P.Q.	68 90
Ruisseau à Patate	P.Q.	205 20
Ruisseau à Sem	P.Q.	48 00
Ruisseau des Olives	P.Q.	151 70
Ruisseau Vert (ouvert 8-11-28)	P.Q.	30 00
Rumpleville	P.Q.	22 00
Runnymede	P.Q.	58 00
Rusagornis	N.B.	90 50
Rushton (fermé 30-4-28)	Sask.	Néant
Rushville	Sask.	12 00
Russborough	Sask.	43 40
Russeldale	Ont.	95 27
Russellville	N.B.	56 45
Rustico	P.E.I.	170 50
Rusticoville	P.E.I.	53 25
Ruth (bureau d'été)	Ont.	82 00
Ruthenia (fermé 30-11-28)	Man.	15 14
Ryanville	P.Q.	21 30
Ryder Lake	B.C.	68 00
Rye	Ont.	72 91
St. Abdon	P.Q.	50 25
St. Achille	P.Q.	10 00
St. Achille de Montmorency	P.Q.	Néant
St. Adhémar	P.Q.	30 00
St. Adolphe	Man.	295 04
St. Agapit Station	P.Q.	395 89
Ste. Agnes de Charlevoix	P.Q.	235 38
St. Agricole	P.Q.	27 20
St. Albert Trail	Alberta	79 00
St. Alexander Station	P.Q.	87 50
St. Alexis Station	P.Q.	121 44
Ste. Alice (ouvert 20-12-28)	P.Q.	28 00
St. Almo	N.B.	69 90
St. Alphonse de Clare	N.S.	104 89
St. Alphonse de Granby	P.Q.	97 07
St. Amable	P.Q.	59 00
St. Amand	N.B.	37 05
St. Amateur	N.B.	53 56
St. Ambroise	Man.	171 05
St. Amédée (fermé 5-1-29)	P.Q.	62 65
St. André de Madawaska	N.B.	188 93
St. André de Shédiac	N.B.	57 00
St. André Station	P.Q.	75 00
St. Andrews	Man.	150 89
St. Andrews Channel	N.S.	36 00
St. Angèle de Kent	N.B.	49 00
Ste. Angélique	P.Q.	78 75
Ste. Anne de la Pocatière Station	P.Q.	409 65
Ste. Anne de Kent	N.B.	281 10
Ste. Anne de Sorel	P.Q.	230 00
Ste. Anne de Stukely	P.Q.	99 22
St. Ann's	N.S.	58 90
St. Anselme	N.B.	70 25
St. Antoine de Charlevoix	P.Q.	42 00
St. Antonin	P.Q.	308 30
Ste. Apolline Station (ouvert 1-2-29)	P.Q.	15 00
St. Athanase	P.Q.	180 00
Ste. Augustine	N.B.	39 82
St. Augustin, Saguenay	P.Q.	45 00
Ste. Barbe	P.Q.	301 00
St. Bazile Station	P.Q.	350 00
St. Benedict (fermé 14-9-28)	Sask.	46 00
St. Bernard	N.S.	99 75
St. Brides	Alberta	65 10
St. Bruno Station	P.Q.	54 20
St. Cajetan (ouvert 1-11-28)	P.Q.	25 00
St. Calixte Nord	P.Q.	31 00
St. Camille Station	P.Q.	139 25
Ste. Caroline	P.Q.	26 00
St. Cassien des Caps	P.Q.	29 00
St. Catherines River	N.S.	72 10
St. Catherines Bay	P.Q.	671 00
Ste. Catherine Station	P.Q.	215 75
Ste. Cécile	N.B.	45 25
St. Charles	Man.	110 40
St. Charles de Montcalm	P.Q.	33 00
St. Charles Nord	N.B.	59 75
St. Chrétien	P.Q.	29 50
Ste. Claire de Bonaventure	P.Q.	45 00
St. Claude Nord	P.Q.	86 77

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
St. Cléophas	P.Q.	160 99
St. Cléophas de Brandon	P.Q.	136 60
St. Columba	N.S.	21 25
St. Columbin	P.Q.	60 00
Ste. Corinne	P.Q.	69 12
Ste. Croix	N.B.	193 78
Ste. Croix Cove	N.S.	65 42
St. Cyr	P.Q.	65 35
St. Cyriac	P.Q.	45 00
St. Cyrille	N.B.	41 00
St. Damien	N.B.	29 00
St. Damien Station	P.Q.	267 20
Ste. Dorothée	P.Q.	347 00
St. Edmond de Stoneham	P.Q.	39 91
St. Edmond de Berthier	P.Q.	55 00
St. Edouard	Alberta	109 00
St. Edouard de Frampton	P.Q.	32 20
St. Edouard de Kent	N.B.	63 96
St. Edouard de Maskinongé	P.Q.	124 00
St. Eleanor's	P.E.I.	220 20
Ste. Elizabeth de Warwick	P.Q.	471 11
St. Eloi Station	P.Q.	164 65
St. Elzéar de Bonaventure	P.Q.	30 00
St. Emile de Montcalm	P.Q.	123 70
St. Emile de Quebec	P.Q.	25 00
St. Ephrem Station	P.Q.	288 29
St. Esprit	N.S.	35 00
Ste. Euphémie	P.Q.	383 00
St. Eusèbe Ouest (ouvert 15-5-28)	P.Q.	39 00
St. Eustache sur le Lac (bureau d'été)	P.Q.	120 00
St. Etienne	P.Q.	30 00
St. Fabien	N.B.	34 00
Ste. Félicité Ouest (ouvert 7-5-28)	P.Q.	51 00
St. Féréol	P.Q.	190 70
St. Flavie	P.Q.	209 00
Ste. Florence Ouest	P.Q.	65 25
Ste. Foy Est (ouvert 1-9-28)	P.Q.	745 60
St. Francis Harbour	N.S.	88 50
St. François de Kent	N.B.	68 30
St. François d'Orléans	P.Q.	186 18
St. François Station	P.Q.	83 00
St. François Xavier	Man.	122 75
St. François Xavier de Viger	P.Q.	53 04
St. Fulgence	P.Q.	609 50
St. Gabriel de Kent	N.B.	19 50
St. Gabriel Station	P.Q.	90 25
St. Gédéon Est	P.Q.	128 50
St. George	Man.	82 00
St. Georges de Malbay	P.Q.	250 04
St. George's Channel	N.S.	53 50
St. Gérard des Laurentides	P.Q.	134 60
St. Gilbert	P.Q.	225 49
St. Grégoire	N.B.	25 00
Ste. Hélène de la Croix	P.Q.	53 00
St. Hélier	P.Q.	58 00
St. Hilaire	N.B.	105 30
St. Hilaire de Dorset	P.Q.	117 25
St. Hilarion du Lac	P.Q.	16 50
St. Hilarion Nord	P.Q.	19 50
St. Ignace de Loyola	P.Q.	112 10
St. Irénée-les-Bains	P.Q.	385 50
St. Isidore de Bellevue	Sask.	118 45
St. Isidore de Gaspé	P.Q.	82 50
St. Isidore Jonction	P.Q.	66 34
St. Jean Baptiste	N.B.	48 00
Ste. Jeanne d'Arc de Matane	P.Q.	284 25
St. Jean Port Joli Station	P.Q.	157 95
St. Joachim de Courval	P.Q.	90 70
St. Josaphat	P.Q.	(a)
St. Joseph	N.S.	18 30
St. Joseph	Man.	134 50
St. Joseph de Kamouraska	P.Q.	176 60
St. Joseph de Kent	N.B.	76 00
St. Joseph de Madawaska	N.B.	32 00
St. Joseph de Mékinac	P.Q.	218 58
St. Joseph du Moine	N.S.	220 64
St. Julien	Sask.	43 50
St. Jules de Beauce	P.Q.	233 58
St. Jules de Maria	P.Q.	65 15
St. Kilda	Alberta	67 00
St. Labre	Man.	41 75
St. Lambert Annez	P.Q.	80 58
St. Laurent Grandin	Sask.	39 60
St. Lazare	N.B.	16 42
St. Lazare de Vaudreuil	P.Q.	334 49
St. Lazare Station	P.Q.	151 50
St. Léon	Man.	225 00
St. Léon de Chicoutimi	P.Q.	104 15
St. Léonard de Port Maurice	P.Q.	166 90
St. Louis Cape	N.B.	30 00
St. Louis de Bagot	P.Q.	35 24
St. Louis de Bonsecours	P.Q.	306 85
St. Louis de Champlain	P.Q.	151 00
St. Louis de Masham	P.Q.	45 00
St. Luc	N.B.	38 25
St. Luc	P.Q.	101 55
St. Luc de Matane	P.Q.	573 20
St. Luke	Sask.	17 50
St. Lupicin	Man.	67 40
St. Majoric	P.Q.	160 52
St. Malachie Station	P.Q.	301 92
St. Malo	Man.	359 00
St. Marcel	N.B.	25 00
St. Marcellin	P.Q.	57 83
Ste. Marguerite Station	P.Q.	290 00
Ste. Marguerite de Causapscal (antérieurement Pinard)	P.Q.	144 25
Ste. Marie de Blandford	P.Q.	215 20
Ste. Marie de Charlevoix	P.Q.	22 50
St. Margaret Village	N.S.	80 00
St. Marks	Man.	80 21
Ste. Marthe Rocanville	Sask.	161 32
St. Martin de Clare	N.S.	46 00
St. Mary's of Ely	P.Q.	167 00
St. Mary's River	N.S.	42 50
Ste. Mathilde	P.Q.	6 00
St. Maure	N.B.	87 00
St. Maurice	N.B.	33 00
St. Maxime	P.Q.	267 99
St. Médard	P.Q.	27 00
St. Michael	Alberta	159 95
St. Michel de Wentworth	P.Q.	38 00
St. Michel Station	P.Q.	60 00
St. Modeste	P.Q.	211 63
St. Narcisse de Rimouski	P.Q.	150 20
St. Nazaire de Buckland	P.Q.	157 40
St. Nérée	P.Q.	345 03
St. Nérée Station	P.Q.	60 95
St. Norbert	N.B.	32 00
St. Ola	Ont.	91 82
St. Onésime	P.Q.	235 15
St. Ouens	Man.	160 39
St. Pacôme Station	P.Q.	172 00
St. Patrick	P.Q.	187 15
St. Patrick's Channel	N.S.	36 00
St. Paul de la Croix	P.Q.	426 63
St. Paul d'Industrie	P.Q.	263 00
St. Paul, Est	P.Q.	77 25
Ste. Perpétue Station	P.Q.	127 75
St. Philemon Nord	P.Q.	62 00

(a) Pour les recettes, voir Montréal (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
St. Philemon Sud (ouvert 3-4-28)	P.Q.	15 00
St. Philibert	P.Q.	124 00
St. Philippe	N.B.	20 00
St. Philippe de Chester	P.Q.	89 19
St. Phillips	Sask.	71 65
St. Pie de Guire	P.Q.	261 90
St. Pierre	N.B.	57 95
St. Pierre de Wakefield	P.Q.	111 69
St. Pierre d'Orleans	P.Q.	164 35
St. Placide de Charlevoix, (antérieurement Clairvaux de Charlevoix)	P.Q.	18 00
St. Praxède	P.Q.	15 00
St. Raymond	Man.	90 00
St. Regmond	N.B.	22 00
St. Rédempteur	P.Q.	120 00
St. Régis	P.Q.	81 50
Ste. Rose	N.S.	35 00
Ste. Rosette	N.B.	87 59
St. Samuel de Horton	P.Q.	198 00
St. Samuel Station	P.Q.	191 00
St. Sébastien Station	P.Q.	100 55
Ste. Séraphine	P.Q.	86 27
St. Sévère	P.Q.	234 65
St. Sévère Nord	P.Q.	13 00
St. Sévèrin de Beaurivage	P.Q.	321 66
St. Simon les Mines (antérieurement River Gilbert Gold mines)	P.Q.	110 45
St. Sosime	N.B.	28 14
St. Sulpice	P.Q.	214 65
St. Tharcisius	P.Q.	122 00
Ste. Théodosie	P.Q.	79 90
St. Théodule	N.B.	9 50
Ste. Thérèse de Gaspé (ouvert 1-4-28)	P.Q.	121 25
St. Thomas d'Aquin	P.Q.	149 92
St. Thomas de Caxton	P.Q.	65 92
St. Thomas de Kent	N.B.	129 33
St. Thomas de Soulanges	P.Q.	25 00
St. Thuribe	P.Q.	439 45
St. Valère de Bulstrode	P.Q.	221 03
St. Victor Station	P.Q.	347 55
St. Yvon	P.Q.	316 00
Sable River	N.S.	170 48
Sacré-Coeur de Marie	P.Q.	223 50
Sacred Heart	Alberta	49 00
Saddle Lake	Alberta	40 25
Sadlow	Man.	41 01
Sadowa	Ont.	98 00
Sagathun	Sask.	27 80
Sahanatien (fermé 28-12-28)	Ont.	16 12
Saint Front	Sask.	114 35
Saint Oliver	N.B.	20 50
Saint Rita	P.Q.	10 25
Saints Anges	P.Q.	340 82
Salaberry	P.Q.	59 00
Salem	Ont.	269 00
Salem	N.S.	308 50
Salem Road	N.S.	32 30
Salford	Ont.	255 07
Salina (fermé 2-4-28)	N.B.	Néant
Salmon Bay (bureau d'été)	P.Q.	Néant
Salmon River	N.B.	191 00
Slmon River Bridge	N.S.	72 15
Salmon River Lake	N.S.	30 00
Salmon River Road	N.S.	21 00
Salmon Valley	B.C.	19 98
Saltaux	Alberta	86 00
Saltel	Man.	29 00
Salt Lake	Sask.	84 50
Salt Springs	N.B.	59 32
Salt Springs, Antigonish	N.S.	75 00
Salt Springs, Pictou	N.S.	252 24
Salt Springs Station	N.S.	134 00
Sambro	N.S.	308 29
Samburg	Sask.	129 20
Sampson Cove	N.S.	63 10
Sampsonton	Alberta	178 65
Samson	P.Q.	12 50
Samsonville	N.S.	70 05
Sanborn	P.Q.	29 70
San Clara	Man.	72 35
Sandfield	Ont.	149 50
Sandford	Ont.	106 47
Sandford Dene	Sask.	73 05
Sand Hill	P.Q.	48 00
Sandilands	Man.	339 07
Sand Lake	Ont.	83 25
Sandown	Ont.	59 50
Sandspit	B.C.	143 57
Sand Point	N.S.	124 25
Sand Point Road	N.B.	(b)
Sandridge	Man.	163 12
Sandville	N.S.	31 00
Sandwith	Sask.	89 88
Sandy Creek	P.Q.	18 00
Sandy Falls	Ont.	77 25
Sandy Hook (bureau d'été)	Man.	88 20
Sand Point (bureau d'été)	Ont.	230 00
Sangster (fermé 1-2-29)	Ont.	17 57
Sand Josef Bay	B.C.	55 50
San Mateo	B.C.	174 50
Sanmaur	P.Q.	709 47
Sans Souci (bureau d'été)	Ont.	300 00
Sapton	Man.	95 00
Sarrail	Alberta	111 55
Sargent	N.B.	32 50
Sarto	Man.	60 75
Sarty's	N.S.	48 00
Saskatchewan Forks	Sask.	77 00
Saucier	P.Q.	47 97
Sault à la Puce	P.Q.	50 00
Sault St. Lin	P.Q.	119 65
Saunders West	Alberta	69 90
Savanne	Ont.	185 00
Savant Lake	Ont.	455 36
Savary Island	B.C.	295 43
Savoie	P.Q.	17 75
Savory	B.C.	189 83
Savoy	N.B.	100 00
Saoy Landing	N.B.	53 70
Sawdy	Alberta	21 10
Saxby	Sask.	27 87
Saxon Hill	Sask.	13 00
Scadouc	N.B.	72 65
Scandia	Alberta	133 75
Scanterbury	Man.	6 31
Scarsdale	N.S.	69 45
Scarth	Man.	207 74
Scatarie Island	N.S.	39 00
Scheck (ouvert 1-11-28)	Alberta	29 90
Schwartz	P.Q.	87 00
Schyan	P.Q.	160 00
Science Hill	Ont.	143 97
Sclater	Man.	509 79
Scoble West	Ont.	50 10
Scotch Bay	Man.	43 20
Scotch Hill	N.S.	29 95
Scotch Hill East	N.S.	21 00
Scotch Lake	N.S.	53 00
Scotch Settlement	N.B.	46 25
Scotia	Ont.	304 47
Scotland Farm	Man.	34 75

(b) Pour les recettes, voir St. John (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Scotty's Springs	Ont.	197 16
Scott Road	N.B.	11 00
Scott Siding	N.B.	73 07
Scrip	Sask.	100 50
Scugog	Ont.	66 50
Seabrook	N.S.	33 00
Seaforth	N.S.	121 00
Seal Cove	P.Q.	172 35
Seal Harbour	N.S.	193 55
Seal Island	N.S.	60 00
Sea Otter Cove	B.C.	25 00
Sea Side	N.B.	102 65
Seaview	N.S.	89 05
Sechart	B.C.	84 75
Second Peninsula	N.S.	14 00
Seech	Man.	38 80
Seely	Ont.	80 00
Sefferensville	N.S.	59 30
Sellars	Ont.	83 00
Sellarsville	P.Q.	110 50
Selmah	N.S.	157 02
Selwood	N.B.	70 65
Selwyn (fermé 9–2–29)	Ont.	26 25
Semiwagan Ridge	N.B.	35 00
Senkiw	Man.	54 85
Senneville	P.Q.	434 60
Septième Lac	P.Q.	34 00
Serath	Sask.	46 42
Seton Lake	B.C.	164 70
Seven Oaks	B.C.	422 00
Severn Park	Ont.	310 50
70 Mile House	B.C.	205 74
Sévigny	P.Q.	50 25
Sevogle	N.B.	49 25
Sewell Brook	N.B.	20 55
Sewellville	N.B.	30 00
Seymour Arm	B.C.	111 60
Shabaqua	Ont.	136 85
Shad Bay	N.S.	30 50
Shalka (fermé 31–5–28)	Alberta	12 17
Shanawan	Man.	234 95
Shand Creek	Sask.	166 50
Shandro	Alberta	414 37
Shanick	Ont.	10 00
Shanklin	N.B.	44 13
Shannon	P.Q.	53 02
Shannonvale	N.B.	72 70
Sharpewood	Man.	38 65
Shaw	B.C.	88 53
Shawanaga	Ont.	192 27
Shaw Brook	N.B.	13 00
Sheba	N.B.	38 00
Shebandowan (ouvert 1–3–29)	Ont.	35 00
Shebeshekong	Ont.	52 75
Shediac Bridge	N.B.	204 10
Shediac Island	N.B.	11 00
Shediac River	N.B.	14 00
Shediac Road	N.B.	49 91
Sheerway	P.Q.	45 00
Sheet Harbour Passage	N.S.	192 00
Sheffield Mills	N.S.	194 10
Sheffield Mills Station	N.S.	276 10
Shekatika Bay	P.Q.	13 00
Sheldrake	P.Q.	60 25
Shell River	Sask.	62 05
Shell Valley	Man.	90 04
Shelter Bay	P.Q.	1,141 41
Shenley East	P.Q.	103 00
Shenly Nord	P.Q.	19 00
Shenston	Ont.	30 97
Shepenge	Alberta	50 05
Shepody	N.B.	75 25
Sheppardton	Ont.	135 00
Sheptetski (ouvert 21–12–28)	P.Q.	15 00
Sheraton	B.C.	111 70
Shere	B.C.	314 92
Shergrove	Man.	130 00
Sheridan	Ont.	355 25
Sherman	B.C.	74 00
Sherrard	Sask.	24 00
Sheshegwaning	Ont.	95 45
Shevlin	Man.	146 25
Shillingthorpe	Sask.	18 00
Shining Bank	Alberta	46 50
Ship Harbour Lake	N.S.	159 66
Shippigan Gully	N.B.	52 00
Shippigan Island	N.B.	98 00
Shoal Creek	Alberta	53 25
Shooter Hill	Sask.	22 00
Shorncliffe	Man.	28 21
Shortdale	Man.	427 75
Shrewsbury	P.Q.	35 00
Shulie	N.S.	15 14
Shunacadie	N.S.	220 42
Shushartie	B.C.	116 78
Sicotte	P.Q.	10 00
Sidcup	Alberta	33 60
Sideview	Alberta	35 50
Sienna	P.Q.	53 14
Siglunes	Man.	30 75
Sight Point	N.S.	7 50
Silliker's	N.B.	191 25
Silver	Man.	241 81
Silver Bay	Man.	49 65
Silver Grove	Sask.	30 10
Silver Heights	Alberta	33 48
Silver Hill	Ont.	144 63
Silver Islet (bureau d'été)	Ont.	300 00
Silver Mine	N.S.	15 00
Silver Mountain	Ont.	75 00
Silver Plains	Man.	141 00
Silver Valley	B.C.	50 00
Silverwood	Alberta	46 62
Simcoe Island	Ont.	33 25
Simonet	P.Q.	201 50
Similkameen	B.C.	87 94
Simpson Corner	N.S.	98 00
Simpson Lake	N.S.	23 00
Sinclair Mills	B.C.	564 75
Singer (ouvert 21–5–28)	P.Q.	143 00
Sinnett	Sask.	145 55
Sirko	Man.	55 60
Sissiboo Falls	N.S.	45 00
Sisson Ridge	N.B.	117 66
Six Mile Creek	B.C.	191 00
Six Nations	Ont.	23 50
Six Portages	P.Q.	63 75
Six Roads	N.B.	294 19
Skaro	Alberta	117 20
Skerryvore (bureau d'été)	Ont.	152 50
Skibo	Ont.	17 00
Skidegate	B.C.	161 25
Skidegate Mission	B.C.	212 19
Skiff	Alberta	387 22
Skir Dhu	N.S.	51 00
Skookumchuck	B.C.	332 14
Skowman	Man.	46 15
Skull Creek	Sask.	36 25
Sky Glen	N.S.	53 35
Skye Glen East	N.S.	13 00
Skylake	Man.	29 12
Sky Mountain	N.S.	6 25
Slate Falls	Ont.	13 80
Slate River Valley	Ont.	98 80
Slawa	Alberta	165 07
Sletten	Sask.	31 95
Slocan Park	B.C.	218 74
Sluice Point	N.S.	202 62

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Smithfield	N.S.	80 54
Smith Hill	Man.	54 75
Smith's	N.B.	123 50
Smith's Corner	N.B.	42 20
Smith Settlement	N.S.	110 45
Smith Town (fermé 31-1-29)	N.B.	22 00
Smithsville	N.S.	102 40
Snell	N.B.	23 25
Sniatyn	Alberta	270 60
Snipe Lake	Sask.	192 00
Snow Road Station	Ont.	281 14
Snowville	Ont.	36 87
Snug Harbour	Ont.	57 51
Soapstone Mine	N.S.	30 50
Sober Island	N.S.	121 25
Social Plains	Alberta	25 45
Socrates (fermé 31-10-28)	Sask.	38 05
Soda Creek	B.C.	424 50
Soda Lake	Alberta	422 88
Sokal	Sask.	54 25
Soldier's Cove	N.S.	49 25
Soldier's Cove West	N.S.	27 00
Solomon	P.Q.	41 75
Songis	Ont.	42 75
Sonier	N.B.	95 00
Sooke Lake	B.C.	240 00
Soperton	Ont.	230 20
Sopoff	Sask.	87 96
Sounding Lake	Alberta	19 25
Souris Valley	Sask.	54 99
South Alton	N.S.	84 00
South Bar of Sydney River	N.S.	108 45
South Bathurst	N.B.	219 00
South Bay	N.B.	84 50
South Bay	Ont.	73 50
South Bay Mouth	Ont.	149 20
South Beach	P.Q.	67 30
South Branch	N.S.	81 40
South Branch (fermé 1-6-28)	N.B.	Néant
South Canaan	N.S.	13 00
South Clones	N.B.	36 00
South Cove	N.S.	29 22
South East Passage	N.S.	49 27
South Esk	N.B.	60 00
South Farmington	N.S.	169 14
South Ferriby	Alberta	19 50
Southfield	N.B.	60 00
South Gillies	Ont.	90 92
South Greenwood	N.S.	19 00
South Harbour	N.S.	52 50
South Highlands	N.S.	9 00
South Ingonish	N.S.	126 05
South Ingonish Harbour	N.S.	41 15
South Johnville (fermé 1-6-28)	N.B.	Néant
South Kouchibouguac	N.B.	43 02
South Lancaster	Ont.	322 00
South Lochaber	N.S.	74 70
Southmag	Ont.	102 50
South Manchester	N.S.	20 95
South McLellan's Mountain	N.S.	17 00
South Melford (fermé 14-11-28)	Sask.	4 93
South Milford	N.S.	256 50
South Minto	N.B.	Nil
South Nelson Road	N.B.	89 00
South Pender	B.C.	139 61
Southport	P.E.I.	147 60
South Port Morien	N.S.	24 75
South Quinan	N.S.	60 00
South Range	N.S.	115 65
South Rawdon	N.S.	154 55
South Rhodena	N.S.	20 00
South River	N.B.	27 09
South River Bourgeois	N.S.	72 50
South St. Norbert	N.B.	33 50
South Salt Springs	N.S.	10 00
South Side Basin of River Denys	N.S.	145 00
South Side of Baddeck River	N.S.	22 75
South Side of Boularderie	N.S.	46 00
South Star	Sask.	32 45
South Tatamagouche (fermé 31-5-28)	N.S.	Néant
South Tilley	N.B.	27 00
South Touchwood	Sask.	16 60
South Tremont	N.S.	23 00
South Uniacke	N.S.	118 45
Southview	Sask.	100 75
Southville	N.S.	64 00
South West Lot 16	P.E.I.	10 50
South West Mabou	N.S.	35 00
South West Margaree	N.S.	221 35
South West Point	P.Q.	35 00
South West Port Hood	N.S.	59 50
South West Port Mouton	N.S.	212 60
South West Ridge	N.S.	20 00
Southwood	Ont.	118 05
Sowerby	Ont.	104 19
Spanish Ship Bay	N.S.	145 00
Spapley Creek	P.Q.	24 72
Spearhill	Man.	239 05
Speddington	Sask.	71 90
Spence	Ont.	63 95
Spencer's Island	N.S.	314 25
Spennymoor	Alberta	Néant
Spinney Hill	Sask.	197 50
Spooner	Sask.	43 00
Springbourne	Sask.	23 30
Springbrook	P.Q.	70 70
Spring Creek	Alberta	49 00
Springdale	Alberta	88 70
Springfield	Man.	43 00
Springfield Park	P.Q.	40 00
Springhaven	N.S.	112 50
Springhouse	B.C.	26 00
Spring Lake	Alberta	Néant
Springpark	Alberta	24 00
Spring Point	Alberta	13 80
Springridge	Alberta	41 80
Springstein	Man.	90 00
Springtown	Ont.	34 00
Springville	N.S.	97 70
Sproat Lake (bureau d'été)	B.C.	127 36
Sproul Settlement	N.B.	8 00
Spruce Brook	N.B.	25 00
Sprucefield	Alberta	31 60
Spruce Hedge	Ont.	33 45
Spry Harbour	N.S.	216 84
Spurfield	Alberta	309 91
Spurgrave	Man.	101 14
Square Hill	Sask.	89 40
Squilax	B.C.	253 60
Squirrel Cove	B.C.	210 82
Standard Hill	Sask.	27 70
Stand Off	Alberta	90 00
Stanger	Alberta	105 10
Stanhope	P.Q.	140 75
Stanhope	P.E.I.	120 50
Stanley House (bureau d'été)	Ont.	30 00
Stanley Section	N.S.	60 25
Stanleyville	Ont.	140 75
Star	Alberta	61 15
Starkey's	N.B.	54 35
Starkville (fermé 30-4-28)	Ont.	1 00
Starrat	Ont.	49 65
Station Bilodeau	P.Q.	95 10

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Stauffer	Alberta	114 20
Staynor Hall	Sask.	59 70
Steeldale	Sask.	91 00
Steelhead	B.C.	57 70
Steep Creek	Sask.	72 06
Steep Creek	N.S.	223 50
Steeve's Mountain (fermé 1-4-28)	N.B.	Néant
Steeve's Settlement	N.B.	52 15
Stelcam	Sask.	95 51
Stellaco	B.C.	65 97
Stenson	P.Q.	392 00
Stephens Bay (bureau d'été)	Ont.	139 40
Stetten	Alberta	16 00
Stevenson Place	Ont.	154 22
Stewartdale	N.S.	12 87
Stewartfield	Alberta	18 40
Stewart Lake	Man.	27 75
Stewarton	N.B.	54 25
Stewart River	Yukon	186 50
Stewiacke Cross Roads (fermé 30-4-28)	N.S.	8 32
Stiles Village	N.B.	25 00
Stillbridge	B.C.	176 30
Still Water	N.S.	123 00
Stillwater	B.C.	339 68
Stirling	N.S.	108 00
Stirling Brook	N.S.	39 00
Stoneham	P.Q.	360 00
Stonehenge	Sask.	139 52
Stonehurst	N.S.	151 00
Stonelaw	Alberta	24 50
Stoneleigh	Ont.	60 06
Stone Ridge	N.B.	90 44
Stony Hill	Man.	37 10
Stony Island	N.S.	277 05
Stonyview	Sask.	27 00
Stoppington	Alberta	29 10
Stormont	N.S.	117 85
Stove Creek (ouvert 1-6-28)	Sask.	45 25
Stowlea	Sask.	36 25
Strachan	Alberta	75 95
Straiton	B.C.	136 00
Strand	Sask.	16 00
Strathadam	N.B.	72 45
Strawberry Hill	B.C.	191 00
Streatham	B.C.	64 97
Strong Pine	Sask.	116 91
Struan (ouvert 1-5-28)	Sask.	248 00
Stry	Alberta	91 25
Stuart Island	B.C.	166 06
Stubno	Alberta	93 65
Stump Lake	Sask.	61 70
Sturgeon Landing	Sask.	153 00
Sturgeon Point (bureau d'été)	Ont.	1,022 00
Sturgeon River	Sask.	123 98
Subrosa	Sask.	43 10
Suffolk Station (fermé 30-9-28)	P.E.I.	5 15
Suffren	Man.	25 00
Sugar Camp	N.S.	41 91
Sugar Loaf	N.S.	72 95
Sugden	Alberta	25 67
Sullivan Lake	Alberta	69 92
Sultan	Ont.	793 95
Summer Hill	N.B.	84 05
Summerview	Alberta	16 50
Summerville	Ont.	142 87
Summerville	P.E.I.	109 25
Summerville Centre	N.S.	121 25
Sundance	Alberta	75 06
Sunkist	Sask.	30 00
Sunland	Alberta	271 00
Sunnybrook	Alberta	112 10
Sunny Corner	N.B.	171 51
Sunnydale	Alberta	31 00
Sunnymead (fermé 16-10-28)	Sask.	8 76
Sunnyside	N.B.	32 00
Sunnywold	B.C.	19 00
Sunrise	N.S.	16 25
Sunset Cape North	N.S.	40 00
Sunset Lake	Sask.	55 30
Sunset Prairie	B.C.	42 00
Sunshine	Ont.	144 60
Sunville	Man.	19 40
Suomi	Ont.	120 50
Surge Narrows	B.C.	110 60
Surprise	Sask.	38 00
Suretteville	N.B.	31 00
Surrey	N.B.	390 50
Sutherland's River	N.S.	30 35
Sutton Bay	Ont.	51 50
Swansburg	N.S.	168 50
Swan Plain	Sask.	82 75
Swanson Bay	B.C.	130 00
Swarthmore	Sask.	66 00
Sweenyville	N.B.	23 00
Sweetland	N.S.	31 25
Sweet's Corners	N.S.	164 00
Sybouts	Sask.	36 00
Sydney Forks	N.S.	58 50
Sydney River	N.S.	208 00
Sylvan	Man.	29 75
Sylvan Valley	Ont.	Néant
Synton	N.B.	23 15
Syringa Creek	B.C.	64 10
Taché (ouvert 1-3-29)	P.Q.	25 00
Taché Ouest (antéri. Taché)	P.Q.	167 83
Taft	B.C.	93 70
Taghum	B.C.	85 00
Takla Landing	B.C.	21 00
Talon	P.Q.	57 00
Talbot	Alberta	139 70
Talbotville Royal	Ont.	342 90
Tallman	Sask.	229 35
Tamaracouta (bureau d'été)	P.Q.	60 00
Tamblings Corners	Ont.	*(b)*
Tancredia	P.Q.	186 20
Tangleflags	Sask.	255 00
Tannin	Ont.	115 50
Tansley	Ont.	118 80
Tantallon	N.S.	122 70
Tarbot	N.S.	83 50
Tarbotvale	N.S.	43 80
Targetville (ouvert 1-8-28)	N.B.	52 50
Tarrys	B.C.	182 25
Tartigou	P.Q.	75 00
Tarzwell (ouvert 22-1-29)	Ont.	25 00
Ta Ta Creek	B.C.	124 10
Tatamagouche Mountain (fermé 30-6-28)	N.S.	8 49
Tatla Lake	B.C.	91 75
Tatlock	Ont.	57 06
Taunton	Ont.	91 75
Taylor	B.C.	97 00
Taylor's Head	N.S.	15 00
Taylorside	Sask.	56 00
Taylorville	Alberta	131 00
Tchesinkut Lake	B.C.	49 75
Teddington	Sask.	73 27
Teepee	Sask.	38 05

(b) Pour les recettes, voir London (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Telegraph Creek	B.C.	273 07
Telford	N.S.	11 10
Temperanceville	Ont.	92 50
Tenants Cove	N.B.	70 00
Tenby	Man.	219 50
Tenby Bay	Ont.	60 50
Tenecape	N.S.	40 95
Ten Mile Creek	N.B.	34 15
Terence	Man.	196 14
Terence Bay	N.S.	152 25
Terra Haute (fermé 5–10–28)	P.Q.	13 94
Terre Noire	N.S.	137 95
Terra Nova	N.S.	42 00
Tête à la Baleine	P.Q.	16 00
Tête Jaune Cache	B.C.	110 55
Tewkesbury	P.Q.	24 00
Thalberg	Man.	49 30
The Bluffs	N.B.	Néant
The Cottages (bureau d'été)	Ont.	Néant
The Falls	N.S.	83 85
The Halfway (fermé 1–7–28)	Man.	2 55
The Hawk	N.S.	77 70
The Lodge	N.S.	33 75
The Narrows	Man.	19 00
The Points West Bay	N.S.	50 65
The Range	N.B.	150 65
Theresa (fermé 31–10–28)	Sask.	Néant
Thériault	N.B.	70 45
The Ridge	Ont.	71 05
The Slash	Ont.	45 00
The Willows	N.B.	91 00
Thibault	N.B.	13 20
Thibeauville	N.S.	71 35
Thibodeau	N.B.	67 00
Thicket Portage	Man.	200 40
Thistletown	Ont.	186 00
Thomasville	N.S.	60 76
Thompson Lake	N.B.	10 00
Thorah Island (bureau d'été	Ont.	25 00
Thorel House (bureau d'été)	Ont.	80 00
Thornbrook (rouvert 3–1–28)	N.B.	21 00
Thornby	P.Q.	52 00
Thorne Centre	P.Q.	26 26
Thorold South (fermé temp. 29–2–28), (rouvert 1–10–28)	Ont.	151 54
Three Brooks	N.B.	100 75
Three Fathom Harbour	N.S.	42 75
Three Lakes	P.Q.	126 05
Three Valley	B.C.	123 74
Thunder River	P.Q.	265 13
Thurstonia Park (bureau d'été)	Ont.	305 15
Thwaites	Ont.	29 00
Tiddville	N.S.	114 00
Tide Head	N.B.	201 77
Tide Lake	Alberta	26 65
Tidnish River	N.S.	81 00
Tilley	N.B.	106 90
Tilley Station	Alberta	169 70
Timberlea	N.S.	27 00
Tinchebray	Alberta	17 20
Tingley	N.B.	22 80
Tiny	Sask.	240 00
Tionaga	Ont.	803 11
Tipperary	Man.	115 25
Titanic	Sask.	51 34
Titusville (fermé 31–1–29)	N.B.	76 86
Tlell	B.C.	28 95
Tobique Narrows	N.B.	25 50
Tobique River	N.B.	133 50
Tod Creek	Alberta	55 70
Toledo	Ont.	498 00
Tolland	Alberta	190 00
Tomiko	Ont.	85 50
Tompkinsville	N.S.	9 00
Topland	Alberta	35 10
Topley	B.C.	517 31
Torbay	N.S.	62 50
Torbrook	N.S.	110 70
Torbrook East	N.S.	33 00
Torbrook West	N.S.	56 34
Torch River (ouvert 1–10–28)	Sask.	30 10
Torlea	Alberta	44 00
Toronto (sub-office n° 80), (ouvert 21–9–28)	Ont.	*(b)*
Toronto (sub-office n° 81), (ouvert 2–11–28)	Ont.	*(b)*
Torryburn	N.B.	68 50
Tothill	Alberta	21 85
Totnes	Sask.	26 75
Tracadie Beach	N.B.	66 97
Tracadie Cross	P.E.I.	264 27
Tracadie Road	N.S.	8 00
Trafalgar	Ont.	292 26
Trait Carré	P.Q.	56 40
Tramore	Ont.	66 00
Trapp Lake	B.C.	49 92
Treelon	Sask.	22 40
Tremblay Settlement	N.B.	49 00
Tremont	N.S.	29 00
Trentham	Man.	19 00
Trepanier	B.C.	73 00
Tring	Alberta	248 30
Trinity Valley	B.C.	40 20
Triple Bay Park (bureau d'été)	Ont.	12 00
Tristram	Alberta	27 36
Triton Fishing Club (bureau d'été)	P.Q.	105 00
Trois-Rivières (sub-office n° 4)	P.Q.	*(a)*
Trois Saumons	P.Q.	199 62
Trois Saumons Station	P.Q.	81 70
Trottier	P.Q.	191 37
Trout Brook	N.B.	136 25
Trout Brook	N.S.	30 00
Trout River	N.S.	60 50
Trout Stream	N.B.	54 20
Troy	N.S.	41 50
Tufts Cove	N.S.	109 20
Tullis	Sask.	350 18
Tulleymet (fermé 1–10–28)	Sask.	9 15
Tummel	Man.	24 00
Tupper Creek	B.C.	81 30
Tupperville	N.S.	199 00
Turgeon	N.B.	191 80
Turkey Point (bureau d'été)	Ont.	Néant
Turnerville	Ont.	368 59
Turtle Beach	Sask.	12 00
Turtle Creek	N.B.	187 00
Turtle Lake	Ont.	43 35
Tweedie Brook	N.B.	9 00
Twin Lakes	Sask.	8 00
Twin Rock Valley	N.S.	28 00
Twin Valley	Sask.	42 55
Twin River	Alberta	87 10
Two Rivers	N.S.	9 00
Tyneside	Sask.	29 80
Udora	Ont.	201 09
Ufford	Ont.	157 50
Uhthoff	Ont.	150 14
Ullswater	Ont.	47 40

(b) Pour les recettes, voir Toronto (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(a) Pour les recettes, voir Trois-Rivières (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Ulva	N.S.	37 70
Umatillo	Man.	24 75
Uncas	Alberta	54 90
Underhill	N.B.	182 69
Undine	N.B.	9 00
Uniacke	P.Q.	43 00
Union Creek	Ont.	61 00
Union Mills	N.B.	238 50
Union Point	Man.	96 25
Union Road	P.E.I.	64 05
Union Square	N.S.	45 40
Union Valley	N.S.	5 00
University Hill (ouvert 1-8-28)	B.C.	1,819 04
Uphill	Ont.	80 80
Upper Abougoggin	N.B.	96 75
Upper Baddeck River	N.S.	29 08
Upper Balmoral	N.B.	103 00
Upper Barneys River	N.S.	44 15
Upper Bass River	N.S.	61 00
Upper Bay du Vin	N.B.	178 70
Upper Bertrand	N.B.	82 70
Upper Big Tracadie	N.S.	72 95
Upper Blackville Bridge	N.B.	190 45
Upper Blandford	N.S.	101 30
Upper Branch	N.S.	113 00
Upper Brighton	N.B.	66 80
Upper Buctouche	N.B.	75 00
Upper Burlington	N.S.	105 45
Upper Cape	N.B.	32 60
Upper Caraquet	N.B.	356 17
Upper Charlo	N.B.	279 50
Upper Chelsea	N.S.	53 00
Upper Clyde River	N.S.	21 25
Upper Derby	N.B.	126 25
Upper Dorchester	N.B.	148 40
Upper Dover	N.B.	32 00
Upper Dundee	N.B.	38 50
Upper Economy	N.S.	83 00
Upper Falmouth	N.S.	200 00
Upper Gaspereau	N.B.	28 00
Upper Glencoe	N.S.	13 00
Upper Glen Road	N.S.	11 00
Upper Golden Grove	N.B.	11 00
Upper Goshen (fermé 15-2-29)	N.B.	29 00
Upper Grand Mira	N.S.	40 00
Upper Greenwick	N.B.	78 00
Upper Hampstead	N.B.	35 50
Upper Hat Creek	B.C.	40 00
Upper Keswick	N.B.	143 85
Upper Kingsburg	N.S.	83 25
Upper La Have	N.S.	218 64
Upper Lakeville	N.S.	81 10
Upper Lawrencetown	N.S.	10 00
Upper Leitche's Creek	N.S.	6 00
Upper Loch Lomond	N.B.	29 70
Upper Lynn	B.C.	174 35
Upper Main River	N.B.	45 00
Upper Margaree	N.S.	26 56
Upper Middleboro	N.S.	73 25
Upper Middle River	N.S.	60 00
Upper Mills	N.B.	57 00
Upper Nappan	N.S.	13 00
Upper Nelson	N.B.	47 00
Upper New Cornwall	N.S.	79 85
Upper New Harbour	N.S.	127 00
Upper New Horton	N.B.	43 00
Upper New Port	N.S.	76 60
Upper Nigadoo	N.B.	75 05
Upper Rawdon	N.S.	294 35
Upper Rexton	N.B.	70 00
Upper River Denys (fermé 31-5-28)	N.S.	Néant
Upper Rockport	N.B.	55 00
Upper St. André	N.B.	31 25
Upper St. Maurice	N.B.	14 00
Upper Ste. Rose	N.B.	60 12
Upper St. Simon	N.B.	83 00
Upper Shag Harbour (ouvert 1-5-28)	N.S.	90 25
Upper Sheila	N.B.	99 70
Upper Siegas	N.B.	31 00
Upper Smithfield	N.S.	32 10
Upper South River	N.S.	93 50
Upper South West Mabou	N.S.	24 95
Upper Springfield	N.S.	24 00
Upper Squamish (fermé 31-5-28)	B.C.	Néant
Upper Sumas	B.C.	145 35
Upper Tantallon	N.S.	159 32
Upper Tilley Road	N.B.	40 30
Upper Vaughan (antérieurement Vaughan)	N.S.	188 00
Upper Washabuck	N.S.	61 00
Upper Wedgeport	N.S.	97 38
Upper West New Harbour	N.S.	106 74
Upper West Pubnico	N.S.	188 00
Upper Whitehead	N.S.	73 00
Upper Wood Harbour	N.S.	33 50
Upsalquitch	N.B.	419 64
Urbania	N.S.	85 25
Usherville	Sask.	29 76
Usona	Alberta	36 00
Vachon	P.Q.	84 41
Val Alain	P.Q.	68 54
Valbrand	Sask.	204 65
Valcartier Village	P.Q.	230 00
Val Comeau	N.B.	35 00
Val d'Amour	N.B.	162 00
Val d'Espoir	P.Q.	20 00
Valdor	P.Q.	84 10
Vale	Alberta	32 00
Valencay	P.Q.	109 70
Valenciennes	P.Q.	34 00
Valentia	Ont.	165 35
Vale Perkins	P.Q.	132 42
Valeport	Sask.	84 30
Valhalla	Alberta	71 40
Valin	P.Q.	33 50
Valleville	P.Q.	63 25
Valley Centre	Sask.	356 75
Valleyfield Nord (ouvert 14-5-28)	P.Q.	860 75
Valley Mills	N.S.	10 00
Valley Park (ouvert 1-6-28)	Sask.	66 35
Valley Station	N.S.	15 80
Valleyview (ouvert 4-2-29)	Alberta	25 00
Vallican	B.C.	133 00
Valmont	P.Q.	185 60
Val Morin Station	P.Q.	393 45
Val Ombreuse	P.Q.	48 15
Valpoy	Man.	41 00
Val St. Michel (fermé temp. 31-5-28), (rouvert 9-7-28)	P.Q.	27 00
Val Soucy	Alberta	48 17
Vance	Sask.	71 50
Vanbrugh	Ont.	36 10
Van Bruyssel	P.Q.	460 83
Vancouver (sub-office n° 30)	B.C.	*(b)*
Vancouver (sub-office n° 31) (ouvert 4-4-28)	B.C.	*(b)*
Vancouver (sub-office n° 37) (ouvert 17-10-28)	B.C.	*(b)*
Vancouver (sub-office n° 38)	B.C.	*(b)*
Vancouver (sub-office n° 40)	B.C.	*(b)*
Vancouver (North Arm)	B.C.	*(b)*
Vancouver (Capitol Hill)	B.C.	*(b)*

(b) Pour les recettes, voir Vancouver (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Vandry	P.Q.	442 58
Vandyne	Alberta	28 50
Vanesti	Alberta	108 20
Vankoughnet	Ont.	137 93
Vannes	Man.	30 00
Varsity View	Man.	108 80
Vauban	P.Q.	239 25
Vaucluse	P.Q.	380 00
Vancroft Beach (bureau d'été)	B.C.	Néant
Vaughan (ouvert 4–3–29)	N.S.	12 00
Vauquelin	P.Q.	10 20
Vautour	N.B.	46 75
Vauvert	P.Q.	200 07
Vavenby	B.C.	287 90
Vedder Crossing	B.C.	387 75
Veillardville (ouvert 16–9–28)	Sask.	133 00
Veletta	Ont.	12 00
Vendée	P.Q.	68 40
Veneer Siding	N.B.	71 79
Veniot	P.Q.	10 50
Venlaw	Man.	94 79
Vennachar	Ont.	165 50
Verbois (fermé 7–6–28)	P.Q.	0 65
Verdant Valley	Alberta	13 25
Verlo	Sask.	102 25
Vernal	N.S.	38 00
Verndale	Sask.	30 35
Vesela	Alberta	10 00
Vestfold	Man.	50 50
Vesuvius	N.S.	30 45
Vianney	P.Q.	76 32
Victoria (sub-office n° 10)	B.C.	*(c)*
Victoria (sub-office n° 22)	B.C.	*(c)*
Victoria Beach	N.S.	255 25
Victoria Bridge	N.S.	48 54
Victoria Corners (fermé 31–10–28)	Ont.	22 41
Victoria Harbour	N.S.	48 50
Victoria Line	N.S.	22 00
Victoria Mines	N.S.	115 50
Victoria Vale	N.S.	158 50
Victory	N.B.	14 00
Victory Hill (fermé 13–10–28)	Sask.	9 49
Vidir	Man.	76 65
Vieille Eglise	P.Q.	145 80
Vien	P.Q.	141 50
Vienneau	N.B.	50 20
Viewmont	N.S.	41 00
Vigneau	P.Q.	12 50
Village Bélanger	P.Q.	144 00
Villagedale	N.S.	30 85
Village des Chutes	P.Q.	48 00
Village La Prairie	N.B.	13 00
Village St. Augustin	N.B.	46 25
Village Ste. Croix	N.B.	36 00
Village St. Irénée	N.B.	15 00
Village St. Jean	N.B.	18 28
Village St. Paul	N.B.	24 95
Village St. Pierre	N.B.	30 00
Ville Bouvier	Sask.	20 06
Villefranche	Sask.	42 65
Ville Guay	P.Q.	104 75
Villemay	P.Q.	*(d)*
Ville Réal	P.Q.	16 50
Vimy Ridge	Ont.	200 05
Vincennes	P.Q.	400 16
Vinoit	P.Q.	58 00
Vinsulla	B.C.	85 80
Virgil	Ont.	158 54
Virginia East	N.S.	41 25
Vivian Station	Man.	264 90
Vogar	Man.	289 50
Volga	Man.	41 80
Vogler's Cove	N.S.	332 29
Volmer	Alberta	70 00
Waba	Ont.	168 50
Wabasca	Alberta	149 75
Wabassee	P.Q.	71 10
Wabi-Kon (bureau d'été)	Ont.	222 20
Wabos (ouvert 23–4–28)	Ont.	150 00
Wadden Cove	N.S.	14 50
Wadhams	B.C.	298 00
Wadhope	Man.	943 65
Wadsley (ouvert 17–12–28)	B.C.	127 98
Wagarville	Ont.	116 89
Wahstao	Alberta	80 74
Waitville	Sask.	61 25
Wakeham	P.Q.	198 20
Wako	Ont.	329 58
Walcott	B.C.	38 15
Walden	N.S.	35 00
Waldersee	Man.	176 45
Walkerburn	Man.	29 99
Walkers Cutting	P.Q.	103 25
Walkers Point	Ont.	138 50
Walkerville	N.S.	47 50
Walkleyburg	Man.	24 31
Wallace Highlands	N.S.	14 00
Wallace Mill	P.Q.	10 00
Wallace Station	N.S.	198 00
Wallard	Sask.	154 95
Wallbrook	N.S.	57 00
Walpole Island (bureau d'été), (ouvert 1–6–28)	Ont.	40 90
Walnut Grove	B.C.	126 68
Wampum	Man.	81 00
Wamsley	Ont.	54 10
Wandsworth	Sask.	30 20
Wanganui	Sask.	17 60
Wanikewin (bureau d'été)	Ont.	Néant
Waniska	Sask.	10 00
Wapah	Man.	65 50
Wapashoe	Sask.	25 00
Wapske	N.B.	202 20
Warburg	Alberta	104 97
Ward (antérieurement Windleshaw)	Man.	26 40
Warden Junction (ouvert 1–11–28)	Alberta	96 26
Wardrope	Ont.	81 00
Ward's Brook	N.S.	295 85
Warmley	Sask.	36 00
Warrensville	Alberta	37 00
Warwick	Alberta	351 04
Wasaga Beach (bureau d'été)	Ont.	1,198 40
Wasel	Alberta	121 00
Washabuck Bridge	N.S.	17 00
Washabuck Centre	N.S.	29 00
Wasing	Ont.	61 00
Wastina	Alberta	61 15
Watabeag	Ont.	60 00
Waterfield	Sask.	21 25
Waterford	N.S.	94 00
Waterford	N.B.	105 50
Waterhen	Man.	31 60
Waterloo	N.S.	39 02
Waternish	N.S.	50 00
Waterside	N.S.	46 00

(c) Pour les recettes, voir Victoria (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.
(d) Pour les recettes, voir Lévis (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

Bureaux non comptables (*Suite*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Watervale	N.S.	33 15
Watford	N.S.	32 00
Watling (fermé 1-11-28)	N.B.	1 04
Watt Lake	Alberta	18 30
Watts	Alberta	313 60
Watun River	B.C.	46 00
Watt Section, Sheet Harbour	N.S.	162 73
Wattsford (fermé 15-10-28)	Alberta	43 08
Waubamick	Ont.	149 23
Waugh	N.B.	99 56
Waugh's River	N.S.	78 75
Waupoos	Ont.	199 40
Waverley	Ont.	194 32
Wawashkesh (bureau d'été)	Ont.	410 00
Waweig	N.B.	112 80
Waybrook	Alberta	23 00
Wayerton	N.B.	49 75
Wealthy	Alberta	18 00
Weasel Creek	Alberta	36 86
Weatherley	N.S.	91 75
Weaver Settlement	N.S.	32 75
Weaver Siding	N.B.	51 00
Weberville (ouvert 1-10-28)	Alberta	31 00
Weed Creek	Alberta	10 32
Weiden	Man.	54 60
Weirstead	P.Q.	80 00
Welland Junction	Ont.	149 00
Wellfield Settlement	N.B.	18 00
Welling (fermé 31-3-28)	Alberta	Néant
Wellington	N.S.	73 50
Wellington Station	N.S.	64 25
Wells	N.B.	25 00
Wellsbrook (fermé 1-11-28)	N.B.	17 25
Wellsville	Alberta	21 01
Wenham Valley	Alberta	58 50
Wensley	Ont.	52 65
Wentworth	N.S.	113 06
Wentworth Creek	N.S.	26 00
Wentworth Station	N.S.	324 88
Wentzell's Lake	N.S.	80 00
Weslemkoon Lake (bureau d'été) (ouvert 1-8-28)	Ont.	7 51
Wesleyville	Ont.	71 00
West Advocate	N.S.	71 75
West Alba	N.S.	45 00
West Apple River	N.S.	23 05
Westasta Valley	Sask.	27 62
West Baccaro	N.S.	43 35
West Bay Centre	N.S.	33 00
West Bay Road	N.S.	322 84
West Berlin	N.S.	133 00
West Branch, St. Nicholas River	N.B.	111 10
Westbrook	N.S.	401 96
West Caledonia	N.S.	53 25
Westchester	N.S.	10 20
West Chezzetcook	N.S.	162 25
West Clifford	N.S.	78 54
Westcock	N.B.	48 00
West Cook's Cove	N.S.	30 00
Westcott	Alberta	67 85
West Demars	B.C.	171 22
West Devon	P.E.I.	180 10
West Ditton	P.Q.	32 00
Westerdale	Alberta	33 00
West Erinville	N.S.	50 97
Westerham	Sask.	124 00
Westerly (fermé 30-9-28)	N.S.	1 22
Western Head	N.S.	93 00
Westfield	N.S.	56 75
Westfield Centre	N.B.	315 43
West Flamborough	Ont.	222 00
West Glassville	N.B.	55 00
West Glenmount	N.S.	16 00
West Gravenhurst	Ont.	178 75
West Guildford	Ont.	173 00
Westhazel	Sask.	76 79
West Head	N.S.	285 50
West Intervale	N.S.	38 50
West Jeddore	N.S.	141 45
Westlake	Sask.	25 00
West Lakevale	N.S.	18 00
West Lawrencetown	N.S.	83 93
West Liscomb	N.S.	41 85
West Lochaber	N.S.	8 00
West Mabou Harbour	N.S.	34 50
West Middle Sable	N.S.	90 64
Westmount North	N.S.	62 80
West Newdy Quoddy	N.S.	160 00
West Northfield	N.S.	155 06
West Petpeswick	N.S.	25 25
West Plains	Sask.	65 15
West Point	Sask.	86 60
West Port Clyde	N.S.	59 75
West Quaco	N.B.	247 50
Westree (antérieurement Coyne)	Ont.	375 82
West River	N.B.	66 50
West Roachvale	N.S.	60 85
West Rosaireville	N.B.	44 25
West St. Andrews	N.S.	10 50
West Side of Middle River	N.S.	90 30
West Springhill	N.S.	9 25
West Tarbot	N.S.	25 50
Westward Ho	Alberta	75 85
West Wingham	Alberta	38 80
Wexford	Ont.	304 90
Weymouth Falls	N.S.	54 00
Weymouth Mills	N.S.	145 00
Whalen Island (bureau d'été)	Ont.	112 00
Wharncliffe	Ont.	113 00
Wharton	N.S.	22 00
Whatcheer	Alberta	68 25
Wheat Centre	Alberta	65 31
Wheatley River	P.E.I.	50 00
Wheaton Mills	N.B.	40 00
Wheaton Settlement	N.B.	60 00
Wheeler (rouvert 1-10-28)	Alberta	17 05
Whitburn (ouvert 1-2-29)	Alberta	26 00
White	Ont.	18 50
Whitebeech	Sask.	45 10
White Deer	P.Q.	92 50
Whitefish Falls	Ont.	255 69
White Fish Lake	P.Q.	29 50
White Fox	Sask.	143 00
Whitehall	Ont.	139 65
White Head, Percé	P.Q.	182 35
White Point	N.S.	32 25
White Rapids	N.B.	19 00
White Rock Mills	N.S.	286 55
White's Brook	N.B.	204 00
White's Corner	N.S.	64 95
White's Cove	N.B.	88 03
Whiteside	Ont.	140 00
Whiteside	N.S.	127 25
White's Lake	N.S.	50 50
White's Mountain	N.B.	12 00
White's Settlement	N.B.	25 00
White Star	Sask.	60 70
Whitestone	Ont.	140 50
White Sulphur	B.C.	100 60
Whitewood Grove	Ont.	67 15
Whitney	N.B.	189 50
Whitworth	P.Q.	111 00
Whycocomagh Bay (North side)	N.S.	14 00
Whycocomagh Mount	N.S.	2 00
Whycocomagh Portage	N.S.	25 95

Bureaux non comptables (*Fin*)

Bureaux	Province	Recettes $ c.
Whytecliffe	B.C.	203 03
Whytewold	Man.	278 83
Wickham	N.B.	57 94
Wideview	Sask.	154 37
Widewater	Alberta	216 11
Wiggins	Sask.	38 25
Wikwemikong	Ont.	295 80
Wilburn	N.S.	18 00
Wild Horse	Alberta	47 20
Wildmere	Alberta	245 12
Wild Rose	Sask.	95 70
Wile Settlement	N.S.	21 00
Wileville	N.S.	32 60
Wilfrid	Ont.	134 01
Willard (fermé 1–4–28)	Man.	Néant
Willesden Green	Alberta	39 00
Willet	Ont.	125 26
William	P.Q.	73 00
Williamsdale	N.S.	58 62
Williamsdale East	N.S.	80 50
Williams Point	N.S.	22 00
Williamson (ouvert 11–6–28), fermé 1–12–28)	Ont.	25 00
Willisville	Ont.	194 20
Willow Beach (bureau d'été)	Ont.	156 50
Willowdale	Ont.	2,178 34
Willowdale	N.S.	41 90
Willowfield	Sask.	30 00
Willow Grove	N.B.	20 27
Willow Hill	Sask.	15 25
Willowlea	Alberta	43 00
Willowvale	Sask.	30 96
Willowview	Man.	28 00
Willson Lake	Sask.	39 25
Wilmot Valley	P.E.I.	111 70
Wilson	Ont.	59 00
Wilson Cove	N.S.	27 70
Wilson Creek	B.C.	70 37
Wilson Landing	B.C.	52 40
Wilson's Corners	P.Q.	121 77
Wilson's Mills	P.Q.	36 40
Wilson's Point	N.B.	68 73
Windigo	P.Q.	841 50
Windsor (sub-office n° 5)	Ont.	(a)
Windsor Lake	Sask.	29 75
Windygates	Man.	117 12
Wine Harbour	N.S.	139 30
Wine River	N.B.	43 66
Wingard	Sask.	132 60
Wingle	Ont.	75 00
Wingello	Sask.	28 00
Winsloe	P.E.I.	187 10
Winslow South	P.Q.	29 80
Winterburn	Alberta	139 49
Winthorpe	Sask.	108 01
Winton	Sask.	36 40
Wisdom	Alberta	33 60
Wishart Point	N.B.	66 95
Wisla	Man.	50 30
Wiste	Alberta	35 99
Wiwa Hill	Sask.	64 50
Woermke	Ont.	40 91
Wolf Creek	Alberta	294 03
Wolfe	Sask.	287 34
Wolf Lake	P.Q.	163 25
Woman River	Ont.	230 88
Wood	Ont.	86 00
Woodbend	Alberta	42 00
Woodbine	N.S.	8 34
Woodbourne	N.S.	23 20
Woodglen	Alberta	33 65
Woodington	Ont.	200 50
Woodland Bay (bureau d'été)	P.Q.	49 00
Woodley	Sask.	137 45
Wood Island	N.B.	23 00
Wood Island West	P.E.I.	17 50
Wood Lake	N.B.	22 00
Woodmore	Man.	147 25
Woodpecker	B.C.	57 93
Wood Point	N.B.	108 50
Woodridge	Man.	573 30
Wood River	Alberta	52 01
Woodroffe	Ont.	525 90
Woodroyd (fermé 29–9–28)	Man.	Néant
Woodside	P.Q.	29 00
Woodside	N.B.	66 19
Woodvale	N.S.	47 00
Woodville	N.S.	70 73
Woodville	N.B.	12 00
Woodward's Cove	N.B.	314 50
Wordsworth	Sask.	492 50
Woolchester	Alberta	29 40
Wreck Cove	N.S.	74 85
Wrigley	N.W.T.	11 75
Wyatt Bay	B.C.	71 00
Wycollar	Sask.	37 70
Wyecombe	Ont.	141 00
Wynot	Sask.	129 00
Wyse's Corner	N.S.	60 00
Wyvern	N.S.	36 75
Yankee Harbour	N.S.	19 00
Yarm	P.Q.	115 10
Yarmouth Centre	Ont.	90 25
Yarrow	B.C.	181 40
Yates	Alberta	48 29
Yearley's	Ont.	90 00
Yellow Creek	Sask.	59 00
Yeoman's	Sask.	112 84
Yone (fermé 29–9–28)	N.B.	6 21
York Centre	P.Q.	130 00
York Mills (fermé 27–1–28)	Ont.	Néant
Youghall	N.B.	21 00
Young's Cove	N.B.	125 93
Ypres	Sask.	92 35
Zalicia	Man.	40 25
Zant	Man.	76 50
Zawale	Alberta	124 75
Zbaraz	Man.	22 00
Zelena	Man.	40 02
Zeta	Ont.	20 00
Zhoda	Man.	46 00
Zincton	B.C.	444 00
Zizka (fermé 29–9–28)	Ont.	34 75
Zoldovara (fermé 30–6–28)	Alberta	Néant
Zoria	Man.	37 00

(a) Pour les recettes, voir Windsor (sub-offices) à la liste des bureaux comptables.

DOMINION DU CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SA DIRECTION

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

1929

Soumis conformément aux prescriptions du chapitre 39, article 34, des Statuts refondus du Canada

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1930

A Son Excellence le Très Honorable Vicomte Willingdon, G.C.S.I., G.C.M.G., G.C.I.E., G.B.E., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

Qu'il plaise à Votre Excellence:

J'ai l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport du ministère des Travaux publics du Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 1929.

J'ai l'honneur d'être,

de votre Excellence,

le très obéissant serviteur,

J. C. ELLIOTT,
Ministre des Travaux publics.

OTTAWA, le 22 octobre 1929.

SOMMAIRE

	Page
RAPPORT DU SOUS-MINISTRE	1
RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF	12
RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF	28
RAPPORT DU SURINTENDANT GÉNÉRAL DU SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE	110
RAPPORT DU COMPTABLE EN CHEF	124
RAPPORT DE L'AVOCAT DU MINISTÈRE	186
GALERIE NATIONALE DES ARTS	219

TABLE DES MATIÈRES

Endroit, etc.	Page
A	
Accessoires et fournitures de bureaux de poste	159
Acton, Ont., édifice public	139
Acton-Vale, P.Q., bureau de poste	17, 129
Aérodromes	4, 181, 183
Aéroports	4, 181, 183
Agassiz, C.-B. (*voir* Fraser, rivière)	176
Agassiz, C.-B., ferme expérimentale	155
Ainsworth, C.-B., quai	176
Akerley, N.-B., quai	50, 164
Alberni, C.-B., quai	176
Albert, N.-B., quai	50, 164
Alberta, réseau télégraphique	119, 181, 184
Alberta-Beach, Alta., quai	79, 176
Albert-Bridge, N.-E., quai	39, 160
Alberton, I.-P.-E., quai	44, 164
Alder-Point, N.-E., brise-lames	160
Alert-Bay, C.-B., quai flottant	89, 176
Alexandria, Ont., bureau de poste	139
Alice-Arm, C.-B., quai flottant	176
Alma, N.-B., brise-lames	50, 164
Almonte, Ont., édifice public	139
Amherst, N.-E., édifice public	124
Amherstburg, Ont., édifice public	139
Amherst-Harbour, P.Q.	89, 167
Amos, P.Q., quai	67, 167
Anderson's Cove, N.-E	39, 160
Angliers, P.Q., quai	50, 167
Annapolis-Royal, N.-E., édifice public	124
Annieville-Bar, C.-B. (*voir* Fraser, rivière)	176
Annonces de soumissions pour charbon	159
Anse-à-Brillant, P.Q., jetée	68, 167
Anse-à-Dufour, P.Q.	89, 167
Anse-à-Fougère, P.Q.	89, 167
Anse-à-la-Croix, P.Q. (*voir* Sainte-Félicité)	89, 167
Anse-à-la-Richardière, P.Q.	89, 167
Anse-à-l'Eau, P.Q. (*voir* Tadoussac)	
Anse-à-l'Ilot, P.Q. (*voir* Chandler)	167
Anse-à-Louise, P.Q.	167
Anse-à-Mercier, P.Q	89, 167
Anse-au-Griffon, P.Q.	90, 167
Anse-aux-Gascons, P.Q. (*voir* Gascons)	167
Anse-des-Trois-Ruisseaux, P.Q.	167
Anse-Saint-Jean, P.Q., quai	167
Anse-Tadoussac, P.Q. (*voir* Tadoussac)	167
Anticosti, P.Q., réseau télégraphique	118, 181
Anticosti, île, P.Q. (*voir* Ellis-Bay)	167
Antigonish, N.-E.	160
Antigonish, N.-E., édifice public	12, 124
Arcadia-West, N.-E., débarcadère pour bateaux	28, 160
Architecte en chef, rapport de l'	12
Argenta, C.-B., quai	176
Argyle-Head, N.-E., quai	39, 160
Argyle-Sound, N.-E.	39, 160
Arichat, N.-E.	160
A	
Arichat, N.-E., bureau de poste	124
Armstrong (comté de Beauce), P.Q., édifice public	129
Arnprior, Ont., bureau de poste	139
Arnprior, Ont., quai	173
Arpentage et inspection	182
Arrowhead, C.-B.	89, 176
Arrow-Park, C.-B.	176
Arthabaska, P.Q., bureau de poste	17, 129
Arts, galerie nationale des	10, 138
Arvida, P.Q., bureau de poste	129
Asbestos, P.Q., bureau de poste	129
Ashcroft, C.-B., bureau de poste	155
Aspy-Bay, N.-E. (*voir* Dingwall)	160
Assiniboine, rivière, Man	77, 175
Athabaska, Alta., édifices publics	152
Athabaska, rivière, Alta	176
Athapapuskow, lac, Man	77, 175
Athens, Ont., édifice public	139
Atlin, C.-B., édifice public	155
Auld's Cove, N.-E., quai	28, 160
Aurora, Ont., édifice public	139
Avocat du ministère, rapport de l'	186
Ayer's Cliff, P.Q., quai	167
Aylmer, Ont., édifice public	22, 139
Aylmer, P.Q., bureau de poste	129
Aylmer, P.Q., quai	67, 167
B	
Babin's Cove, N.-E., quai	39, 160
Back-Bay, N.-B., quai	50, 165
Baddeck, N.-E.	160
Baddeck, N.-E., édifice public	124
Bagotville, P.Q.	50, 167
Baie de Fundy, réseau télégraphique	117, 181, 184
Baie-de-la-Trinité, P.Q.	101, 167
Baie-du-Vin, N.-B.	165
Baie-la-Vallière (*voir* Yamaska)	90, 167
Baie-Richard, P.Q. (*voir* Lac Nominingue	167
Baie-Saint-Paul, P.Q., édifice public	14, 130
Baie-Saint-Paul, P.Q., quai	67, 167
Bailey's Brook, N.-E., quai	28, 160
Baker's Point, N.-E., quai	39, 160
Balfour, C.-B., quai	89, 176
Ballantyne's Cove, N.-E	90, 160
Bamfield, C.-B., édifice public	155
Bamfield-Est, C.-B., quai	89, 176
Bamfield-Ouest, C.-B., quai	89, 176
Banff, Alta., édifice militaire	152
Barachois-de-Malbaie, P.Q.	51, 167
Barker's, N.-B., quai	44, 165
Barker's Ferry, N.-B.	165
Barrie, Ont., édifice public	139
Barrington-Passage (co. Shelburne) N.-E., quai	28, 160
Barrio's Beach, N.-E., brise-lames	28, 160
Bassano, Alta., édifice public	152
Bassins de radoub	107, 184

Endroit, etc.	Page
B	
Bass-River, N.-E., quai	39, 160
Basswood-Beach, N.-E., prolongement du mur de protection	29, 160
Bateaux d'inspection	182
Bathurst, N.-B., édifices publics	127
Battleford, Sask., édifice public	23, 150
Baux	9
Bayfield, N.-E., quai	29, 160
Bayfield, Ont., quai	77, 173
Bayport, N.-E.	90, 160
Bay-St. Lawrence, N.-E.	39, 160
Bayside, N.-E., quai	50, 165
Baysville, Ont., quai	68, 173
Bear-Cove, N.-E., brise-lames	29, 160
Bear-River, N.-E.	39, 90, 160
Beauharnois, P.Q.	167
Beauharnois, P.Q., bureau de poste	130
Beaupré, P.Q.	90, 167
Beaverlodge, Alta., station expérimentale	152
Beaver-River, N.-E., brise-lames	39
Beaverton, Ont.	77, 173
Bedford, P.Q., bureau de poste	130
Bella-Bella, C.-B., quai	79, 176
Bella-Coola, C.-B., quai	176
Belleville, Ont., édifices publics	139
Belliveau's Cove, N.-E.	90, 160
Belœil, P.Q.	167
Belœil-Station, P.Q.	51, 167
Bersimis, P.Q., quai (*voir* Bethsiamis)	67, 167
Berthier (en bas), P.Q., quai	51, 167
Berthierville, P.Q.	90, 167
Berthierville, P.Q., bureau de poste	14, 130
Bethsiamis, P.Q., quai (*voir* Bersimis)	67
Bic, P.Q.	51, 90, 167
Biggar, Sask., édifice militaire	150
Big-Harbour, N.-E., quai	39, 160
Big-Stone-Rapids, Sask.	90, 176
Birch-Cliff, Ont., arsenal	139
Bird-River et Bee-Creek, Man.	90, 175
Bishop's Landing, C.-B., quai flottant	89, 176
Black-Capes (*voir* Woodman's Beach)	167
Black's Harbour, N.-B.	165
Blandford, N.-E., brise-lames	29, 160
Blind-Bay, C.-B., quai	176
Blind-River, Ont.	77, 90, 173
Blind-River, Ont., bureau de poste	139
Blooming-Point-Pond, I.-P.-E.	90, 164
Blubber-Bay, C.-B., quai flottant	89, 176
Blue-Cove, N.-B., brise-lames	45, 165
Blue-Rocks, N.-E., quai	29, 160
Bold-Point, C.-B., quai flottant	89, 176
Bonaventure, P.Q.	167
Bonaventure-Est, P.Q.	167
Bonaventure, île, P.Q.	91, 167
Bonaventure-Ouest, P.Q., brise-lames	51, 167
Bonshaw, I.-P.E.	40, 164
Boswell, C.-B., quai	79, 176
Boucherville, P.Q.	67, 167
Bouctouche, N.-B., édifice public	13, 127
Bowmanville, Ont., édifices publics	139
Bracebridge, Ont.	68, 173
Bracebridge, Ont., édifice public	139
Brampton, Ont., édifice public	22, 139
Brandon, Man., édifices publics	148
B	
Brandon, Man., ferme expérimentale	148
Brantford, Ont., édifices publics	22, 139
Bridgeburg, Ont., édifices publics	139
Bridgewater, N.-E., édifice public	12, 124
Bridgewater, N.-E., quai	29, 160
Brighton, Ont., édifices publics	139
Brighton-Beach, C.-B., quai flottant	89, 176
Broad-Cove, N.-E., brise-lames	39, 160
Broad-Cove-Marsh, N.-E., brise-lames	160
Brockville, Ont., bureau de poste	139
Bromptonville, P.Q., bureau de poste	130
Bromptonville, P.Q., quai	51, 167
Bronte, Ont., jetée	68, 173
Brooklyn, N.-E.	29, 160
Brownsburg, P.Q., bureau de poste	130
Brown's Flats, N.-B., quai	165
Brownsville, C.-B., quai	79, 176
Bruce-Mines, Ont., quai	91, 173
Brussells, Ont., bureau de poste	139
Bryson, P.Q., pont	67, 181
Buckingham, P.Q., édifice public	14, 130
Buckingham, P.Q., quai flottant	67, 167
Burdwood-Bay, C.-B., quai flottant	176
Burford, Ont., bureau de poste	139
Burgoyne-Bay, C.-B., quai	89, 176
Burke's Head, N.-E., quai	160
Burke's Falls, Ont., quai	77, 173
Burleigh-Falls, Ont.	173
Burlington, N.-E.	91
Burlington (en bas), N.-E.	91
Burlington, Ont., hôpital militaire	139
Burlington-Channel, Ont.	69, 173
Burnaby, batture (Vancouver), C.-B.	91
Burnt-Church, N.-B., quai	45, 165
Burrard, bassin de radoub (*voir* North-Vancouver)	176
Burton, C.-B., quai	176
Burton, N.-B., quai	165
Burton-Court-House, N.-B., quai	165
Byng-Inlet, Ont.	91, 173
C	
Cabano, P.Q., quai	51, 167
Câblier *Tyrian*	122, 181
Cacouna, P.Q., quai	52, 167
Cacouna-Est, P.Q., quai	167
Cadboro-Bay, C.-B.	89, 177
Caledonia, Ont., arsenal	139
Calgary, Alta., édifices publics	24, 152, 153
Cambridge, N.-B., quai	50, 165
Campbellford, Ont., arsenal	140
Campbellford, Ont., édifice public (emplacement)	140
Campbell-River, C.-B., quai	80, 177
Campbellton, N.-B.	45, 91, 165
Campbellton, N.-B., édifices publics	127
Campobello, île, N.-B., édifice public	127
Canada-Creek, N.-E., quai	39, 160
Canning, N.-E.	39, 91, 160
Canoe, C.-B.	89, 177
Canora, Sask., édifices publics	150
Canso, N.-E., édifice public	124
Canso, N.-E., quai	29, 160
Cap-à-la-Baleine, P.Q.	91, 167

Endroit, etc.	Page
C	
Cap-à-l'Aigle, P.Q., quai	52, 167
Cap-aux-Os, P.Q.	91, 167
Cap-Breton, N.-E., réseau télégraphique	117, 181, 184
Cap-Chat, P.Q.	52, 167
Cap-de-la-Madeleine, P.Q., bureau de poste	130
Cap-de-la-Madeleine, P.Q., quai	52, 167
Cap-des-Rosiers, P.Q.	91, 167
Cap-Ray, réseau télégraphique	181
Cap-Rouge, P.Q.	167
Cap-Rouge, P.Q., ferme expérimentale	130
Cap-Saint-Ignace, P.Q., quai	52, 168
Cap-Santé, P.Q., quai	168
Cap-Traverse, I.-P.-E., quai	40, 164
Cape-Bald, N.-B., brise-lames	45, 165
Cape-Cove, P.Q.	67, 167
Cape-Croker, Ont., quai	173
Cape-Negro-Island, N.-E., brise-lames	30, 160
Cape-St. Mary, N.-E., brise-lames	39, 160
Capreol, Ont., bureau de poste	140
Caraquet, N.-B., quai	50, 165
Carberry, Man., édifice public	148
Carcroft, C.-B.	89
Carcross, Yukon, édifice public	26
Cardigan (sud), I.-P.-E.	164
Cardinal, Ont., bureau de poste	17, 140
Carleton, P.Q.	67, 168
Carleton-Place, Ont., édifice public	22, 140
Carman, Man., édifices publics	148
Carrol's-Landing, C.-B., quai	177
Carr's Brook, N.-E., quai	39, 160
Carstairs, Alta., arsenal	153
Castle-Bay, N.-E., quai	160
Caughnawaga, P.Q., quai	52, 168
Cayuga, Ont., bureau de poste	22, 140
Centreville, N.-B., édifice public	127
Centreville, N.-E., quai	39, 160
Chamberlains, N.-B., quai	165
Champlain, bassin de radoub	107, 169, 184
Champlain, P.Q.	168
Champlain, rivière, P.Q	91
Chance-Harbour, N.-B., quai	50, 165
Chandler, P.Q., quai	53, 168
Chapeau, P.Q., pont	181
Chapel-Cove, N.-E., brise-lames	160
Chapel-Point, I.P.-E., quai	40, 164
Chapleau, Ont., bureau de poste	140
Charlemagne, P.Q.	91, 168
Charlottetown, I.-P.-E.	41, 164
Charlottetown, I.-P.-E., édifices publics	12, 126
Charlotetown, I.-P.-E., ferme expérimentale	127
Charlton, Ont., quai	77, 173
Chase, C.-B.	127
Chatham, N.-B.	91, 165
Chatham, N.-B., édifice public	127
Chatham-Escuminac, réseau télégraphique	177, 181, 184
Chatham, Ont.	69, 173
Chatham, Ont., édifice public	17, 140
Chauffage, éclairage, etc	124
Chaussées et ponts	181, 183
Chauvin, Alta., édifice militaire	153
Chegoggin, N.-E.	92, 160
Chegoggin-Point, N.-E., brise-lames	39, 160
Chegoggin-South, N.-E., brise-lames	39, 160
Chertsey, P.Q. (*voir* Saint-Théodore)	168
Chesley, Ont., édifice public	22, 140
Chéticamp-Point, N.-E.	160
Chèverie, N.-E.	30, 160
Chicoutimi, P.Q., édifice public	14, 130
Chicoutimi, bassin, P.Q., quai	168
Chilliwack, C.-B. (*voir* Fraser, rivière)	177
Chilliwack, C.-B., édifice public	155
Chimney-Corner, N.-E., brise-lames	39, 160
Chipman, N.-B., édifice public	127
Chipman, N.-B., quai	50, 165
Chipman's Brook, N.-E., quai	39, 160
Chlorydormes, P.Q. (*voir* Petite-Anse)	92, 168
Chockfish, N.-B., brise-lames	50, 165
Chocolate-Cove, N.-B., quai	50, 165
Choisy, P.Q., quai	53, 168
Church-Point, N.-E., brise-lames	39, 160
Chute-à-Blondeau, Ont., quai	173
Clair, N.-B., pont	181
Claresholm, Alta., édifice public	153
Clarke-City, P.Q., quai	168
Clarks-Harbour, N.-E., bureau de poste	124
Clarks-Harbour, N.-E., quai	40, 160
Clinton, Ont., édifice public	22, 140
Cloverdale, C.-B., bureau de poste	155
Coaticook, P.Q., édifice public	130
Cobalt, Ont., bureau de poste	140
Cobourg, Ont., brise-lames	77, 92, 173
Cobourg, Ont., édifice public	140
Cocagne-Bridge, N.-B., quai	165
Cockburn-Island, Ont., quai	69, 173
Cole's Point, N.-B	165
Collingwood, Ont.	92, 173
Collingwood, Ont., édifices publics	17, 140
Colombie-Britannique, réseau télégraphique	120, 181, 184
Colonie-des-Grèves, P.Q.	168
Colpoys-Bay, Ont.	173
Columbia, rivière, C.-B	177
Comeau's Hill, N.-E., brise-lames	92
Comeauville, N.-E.	30, 92, 160
Comox, C.-B., édifice public	155
Comox, C.-B., quai	80, 177
Comptable en chef, rapport du	124
Comptes relatifs au Service extérieur	182
Compton, P.Q., bureau de poste	130
Contrats adjugés	186
Contrecœur, P.Q.	68, 92, 168
Conway-Inlet, I.-P.-E. (*voir* The Narrows)	164
Cookshire, P.Q., bureau de poste	130
Coquitlam, rivière, C.-B	177
Cornwall, Ont., édifices publics	140
Coteau-Landing, P.Q., quai	68, 168
Côte nord du Saint-Laurent, réseau télégraphique	118, 181
Côte-Sainte-Catherine, P.Q., quai	53, 168
Cottonwood-Cut, C.-B. (*voir* Columbia, rivière)	
Courtenay, C.-B., édifice public	155
Courtenay, C.-B., quai	177
Courtenay, baie, Saint-Jean, N.-B	166

Endroit, etc.	Page
C	
Courtenay, rivière, C.-B.	80, 92, 177
Coutts, Alta., édifice d'immigration	153
Cowan, barrage, Sask.	79, 176
Cowan, rivière, Sask.	92, 176
Cow-Bay (Port-Morien), N.-E., brise-lames	160
Crabtree-Mills, P.Q.	68, 168
Cracroft, C.-B., quai flottant	177
Cranberry-Head, N.-E. (*voir* Sandford)	160
Cranbrook, C.-B., édifice public	155
Craven, barrage, Sask.	176
Crawford-Bay, C.-B., quai	177
Creignish, N.-E., quai	160
Crescent-Bay, C.-B., quai	177
Cripple-Creek, N.-E. (*voir* East-End, île Cap Sable)	161
Crofton, C.-B., quai	177
Crooked, Park et Parsnip, rivières, C.-B.	80, 177
Cross-Point, P.Q., quai	53, 168
Cumberland, C.-B., bureau de poste	155
Cumberland-Bay, N.-B., quai	50, 165
Cumming's Cove, N.-B., quai	50, 165
D	
Dalhousie, N.-B.	165
Dalhousie, N.-B., bureau de poste	127
Danville, P.Q., bureau de poste	130
Dartmouth, N.-E., édifices publics	124
Dartmouth, N.-E., jetée	161
Dauphin, Man., édifices publics	23, 148
Day's Landing, N.-B., quai	165
Debec, N.-B., édifice d'immigration	127
Dépenses	1
Descente-des-Femmes, P.Q., quai	68, 168
Deschaillons (Saint-Jean), P.Q., quai	168
Deschambault, P.Q., quai	53, 168
Deseronto, Ont., édifice public	22, 140
Des-Joachims, P.Q., pont	53, 181
Devil's Island, N.-E., brise-lames	30, 161
Devil's Lake, Man.	175
Devil's Point, Man.	175
Digby, N.-E.	30, 161
Digby, N.-E., édifice public	12, 124
Digby, île, C.-B., division du Radio, ministère de la Marine	155
Digdeguash, N.-B., quai	50, 165
Diligent-River, N.-E.	39, 161
Dingwall (Aspy-Bay), N.-E., brise-lames	30, 161
D'Israeli, P.Q., bureau de poste	130
D'Israeli, P.Q., quai	68, 168
Divers	182, 183
Donley's Landing, C.-B. (*voir* Pender-Harbour)	177
Dorchester, Ont., édifice public	140
Doucet's Landing, P.Q.	168
Douglas, C.-B., édifice public	25, 155
Douglas-Harbour, N.-B., quai	50, 165
Douglastown, N.-B.	50, 165
Dover, N.-B.	165
Dover, N.-E.	31, 161
Dragage	3, 102, 183
Dragage, vaisseaux et outillage de	102, 180, 184
D	
Drapeaux pour les édifices publics	159
Dresden, Ont., édifice public	140
Drumheller, Alta., bureau de poste	153
Drummondville, P.Q., édifice public	14, 130
Dryden, Ont., arsenal	140
Dryden, Ont., quai (*voir* Wabigoon)	77, 173
Duck-Creek, P.Q. (*voir* Rivière-au-Tonnerre)	168
Duncan, C.-B., bureau de poste	25, 155
Duncan, rivière, C.-B.	181
Dundas, Ont., bureau de poste	140
Dundee, P.Q.	92, 168
Dundee, P.Q., édifice des douanes	17, 130
Dunnville, Ont., arsenal	140
Durham, Ont., bureau de poste	140
Dutton, Ont., bureau de poste	140
E	
Eagle-Bay, C.-B.	177
Eagle-Head, N.-E., brise-lames	31, 161
Earle's Landing, N.-B., quai	50, 165
East-Angus, P.Q., bureau de poste	130
East-Arrow-Park, C.-B.	177
East-End, île Cap Sable, N.-E. (Cripple-Creek), brise-lames	31, 161
Eastern-Harbour, N.-E.	92
East-Green-Harbour, N.-E., quai	39, 161
East-Jordan, N.-E., quai, brise-lames	39, 161
East-River, N.-E.	93, 161
East-Robson, C.-B., quai	177
East-Templeton, P.Q., quai	168
Echourie, P.Q. (*voir* Saint-Maurice)	168
Edifice Canadien, Londres, Angleterre	124
Edifice de la Confédération, Ottawa	8, 137
Edifice du Parlement	138
Edifices loués	202
Edifices militaires	26
Edifices publics	7, 12, 124, 183
Edmonton, Alta., édifices militaires	27, 154
Edmonton, Alta., édifices publics	24, 153, 154
Edmonton, Alta., pont	181
Edmonton-South, Alta., édifices publics (Strathcona)	154
Edmundston, N.-B., édifices publics	127
Edmundston, N.-B., pont	50, 181
Edson, Alta., édifice d'immigration	154
Eel-River-Bridge, N.-B., quai	45, 165
Eganville, Ont., édifice public	140
Egmont-Bay, I.-P.-E., quai	41, 164
Ellis-Bay, P.Q.	93, 168
Elmira, Ont., bureau de poste	140
Elora, Ont., bureau de poste	140
Emerson, Man., édifices publics	22, 148
Entrance (West-Edmonton), Alta., bureau forestier	154
Escuminac, N.-B., brise-lames	46, 165
Escuminac, N.-B., réseau télégraphique	117, 181, 184
Escuminac, P.Q.	68, 168
Esquimalt, C.-B., bassins de radoub	108, 177, 184
Esquimalt, C.-B., édifices publics	27, 155
Essex, Ont., bureau de poste	140
Estevan, Sask., édifices publics	150
Etang-du-Nord, P.Q.	54, 168

Endroit, etc.	Page
F	
Fabre, P.Q., quai	68, 168
Fairville, N.-B., bureau de poste	14, 127
False-Creek, C.-B. (*voir* Vancouver)	93, 177
Fame-Point, P.Q.	93, 168
Farnham, P.Q., bureau de poste	130
Farnham, P.Q., ferme expérimentale	130
Fassett, P.Q., quai	54, 168
Fauquier, C.-B., quai	80, 177
Faust, Alta., quai	79, 176
Feltzen-South, N.-E.	31, 161
Fergus, Ont., bureau de poste	140
Fernie, C.-B., édifice public	156
Fernie, C.-B., manège militaire	156
Field, C.-B., parc Yoho	156
Finlay-Point, N.-E., quai	31, 161
First-Narrows, C.-B. (*voir* Vancouver)	93, 177
Fisherman's Bay, C.-B.	177
Fisherman's Harbour, N.-E., quai	161
Fitzroy-Harbour, Ont., quai	77, 173
Five-Islands, N.-E.	161
Five-Mile-Narrows, Ont.	173
Forages d'essais	180
Ford's Cove, C.-B., quai flottant	89, 177
Ford's Mills, N.-B., quai	46, 165
Forest-Glen, C.-B. (*voir* Columbia, rivière)	
Fort-Coulonge, P.Q., quai	68, 168
Fort-Dufferin, N.-B. (Saint-Jean)	46, 165
Fort-Frances, Ont., bureau de l'ingénieur de district	140
Fort-Frances, Ont., édifice public (emplacement)	140
Fort-McMurray, Alta.	93, 176
Fort-Qu'Appelle, Sask., édifice militaire	150
Fort-Résolution, T.N.-O., quai	176
Fort-St. James, C.-B.	81, 177
Fort-William, Ont., édifices publics	22, 141
Fort-William, Ont., port	93, 173
Fort-William, P.Q., quai	168
Fourchu, N.-E.	31, 161
Fox-Island, N.-E., brise-lames	39, 161
Fox-River, P.Q. (*voir* Rivière-au-Renard).	
Franklin, P.Q.	93, 168
Franklyn-Point, I.-P.-E., quai	44, 164
Fraser-Lake, C.-B., quai	177
Fraser, rivière, C.-B.	81, 93, 177
Fraser's Landing, C.-B., quai	82, 177
Fraserville, P.Q. (*voir* Rivière-du-Loup).	
Fredericton, N.-B., édifices publics	14, 127
Fredericton, N.-B., ferme expérimentale	127
Freeport, N.-E., quai-brise-lames	39, 161
French-River, I.-P.-E., quai	41, 164
French, rivière, Ont.	77, 173
French-Village, N.-E., quai	39, 161
Friar's Head, N.-E.	39, 161
Fulford-Harbour, C.-B., quai	89, 177
G	
Gabarouse, N.-E.	39, 161
Gabriola-Island (Centre), C.-B., quai	82, 177
Gabriola-Island (Nord), C.-B., quai	82, 177

Endroit, etc.	Page
G	
Gagetown, N.-B., quai	50, 165
Galena-Bay, C.-B., quai	177
Galerie nationale des Arts	10, 138, 219
Galt, Ont., édifice public	17, 141
Gananoque, Ont., édifices publics	22, 141
Gananoque, Ont., quai	77, 173
Ganges, C.-B., quai	82, 177
Gascons, P.Q., quai	54, 168
Gaspé, P.Q.	68, 168
Gaspé, P.Q., bureau de poste	130
George-Island, Man.	175
Georgetown, I.-P.-E.	42, 164
Georgetown, I.-P.-E., édifice public	127
Georgeville, P.Q., quai	68, 168
Gerow's, N.-B., quai	165
Gibson's Landing, C.-B., quai	89, 177
Gilbert-Plains, Man., bureau de poste	148
Gillies-Bay, C.-B., quai flottant	89, 178
Gimli, Man.	77, 175
Gimli, Man., bureau de poste	148
Ginols, C.-B., quai	178
Glace-Bay, N.-E., édifice public	12, 124
Gleichen, Alta., arsenal	154
Glencoe, Ont., bureau de poste	141
Goderich, Ont.	69, 93
Goderich, Ont., édifices publics	141
Goderich, port, Ont.	93, 173
Gooseberry-Cove, N.-B., jetée	46, 165
Goose-Island, C.-B.	178
Gordon, rivière, C.-B.	94, 178
Gore-Bay, Ont., bureau de poste (emplacement)	141
Gorge-Harbour, C.-B., quai flottant	82, 178
Gouvernement civil	182
Gower-Point, C.-B., quai flottant	89, 178
Gowland-Harbour, C.-B., quai	89, 178
Grace-Harbour, C.-B., quai flottant	178
Graham's Pond, I.-P.-E.	42, 164
Granby, P.Q., édifices publics	14, 130
Grand-Bend, Ont.	70, 173
Grand-Etang, N.-E.	31, 161
Grand-Falls, N.-B., édifice public	128
Grand-Forks, C.-B., édifice public	156
Grand-Harbour, N.-B.	50, 165
Grand'Mère, P.Q., bureau de poste	130
Grand'Mère, P.Q., débarcadère	168
Grand-Narrows, N.-E., quai	161
Grand-Nord, P.Q. (*voir* Saint-Barthélémi)	168
Grand-River, Ont., pont	70, 181
Grand-View, Man., arsenal	148
Grande-Baie, P.Q. (*voir* Saint-Alexis).	168
Grande-Entrée, P.Q.	168
Grande-Grève, P.Q.	94, 168
Grande-Prairie, Alta., édifices publics.	154
Grand-Rivière, P.Q.	54, 168
Grande-Rivière-Ouest, P.Q.	94
Grande-Vallée, P.Q.	94, 168
Grandigue, N.-B., quai	165
Granite-Bay, C.-B., quai flottant	178
Grantham's Landing, C.-B., quai	178
Grass-Côve, N.-E., quai	32, 161
Gratifications payées	182
Gravelbourg, Sask., édifice public	24, 150

Endroit, etc.	Page
G	
Gravenhurst, Ont.	70, 173
Gravenhurst, Ont., édifice public	141
Gray-Creek, C.-B., quai	89, 178
Great-Village, N.-E., quai	94, 161
Green-Point, N.-B., brise-lames	46, 165
Greenwood, C.-B., édifice public	156
Greta, C.-B., quai	178
Grimsby, Ont., édifices publics	22, 141
Grindstone, P.Q., quai	54, 168
Grondines, P.Q.	168
Grosse-Ile, P.Q.	54, 168
Grosse-Ile, P.Q., réseau télégraphique	119, 181, 184
Grosse-Ile, P.Q., station de quarantaine	130
Grosses-Coques, N.-E., quai	32, 161
Grosses-Roches, P.Q.	94
Guelph, Ont., édifices publics	17, 141
Gulliver's Cove, N.-E., brise-lames	32, 161
Gunton, Man., arsenal	148
Guysborough, N.-E.	94, 124, 161
H	
Haggertie's, I.-P.-E., quai	44, 164
Haileybury, Ont.	173
Halcyon, C.-B., quai	178
Halifax, N.-E.	32, 161
Halifax, N.-E., édifices militaires	27, 124
Halifax, N.-E., édifices publics	12, 124
Hall's Harbour, N.-E., quai	33, 161
Hamilton, Ont.	94, 173
Hamilton, Ont., édifices publics	17, 141
Hampstead, N.-B., quai	46, 165
Hampton, N.-B., bureau de poste	128
Hampton, N.-E., quai	39, 161
Hanover, Ont., édifice public	141
Hantsport, N.-E., quai	39, 161
Harbourview, N.-E., quai	161
Harbourville, N.-E.	33, 161
Hardisty, Alta., édifice militaire	154
Harriston, Ont., édifices publics	141
Harrow, Ont., ferme expérimentale	141
Hartland, N.-B., édifice public	128
Haulover, N.-E., ouvrage de protection	39, 161
Havre-aux-Maisons, P.Q., quai	68, 168
Havre-Saint-Pierre, P.Q., quai	68, 168
Hawkesbury, Ont., bureau de poste	141
Haysport, C.-B., quai	89, 178
Hay's River, N.-E.	94, 161
Hebert's Point (Hardwicke), N.-B.	94, 165
Herring-Cove, N.-E., quai	161
Hespeler, Ont., bureau de poste	18, 141
High-River, Alta.	176
High-River, Alta., édifices militaires	27, 154
Highwood, rivière, Alta. (*voir* High-River).	
Hillsborough, N.-B., bureau de poste	128
Hiltonbeach, Ont., quai	77, 173
Hnausa, Man., quai	77, 175
Holberg, C.-B., quai	89, 178
Hole-River, Man. (*voir* Wanipigow)	175
Hollyburn, C.-B.	82, 178
Honey-Harbour, Ont., quai	77, 173
H	
Honfleur, P.Q. (*voir* Sainte-Monique)	168
Hope-Bay, C.-B., quai	89, 178
Hope-Point, C.-B., quai flottant	178
Hopetown, P.Q., brise-lames	54, 168
Hôpitaux militaires	27
Hopkin's Landing, C.-B., quai	83, 178
Hornby-Island, C.-B.	178
Horseshoe-Bay, C.-B., quai flottant	83, 178
Hospital-Bay, P.Q.	68, 169
Howser-Lake, Haley's Landing, C.-B., chemin	181
Hudson, P.Q., quai	169
Hull, P.Q., édifices publics	14, 130
Hull, P.Q., quai	94, 169
Humboldt, Sask., édifice public	150
Huntingdon, C.-B., édifice d'immigration	156
Huntingdon, P.Q., bureau de poste	131
Hunt's Point, N.-E., brise-lames	40, 161
Huntsville, Ont., bureau de poste	141
Hurd's Point, I.-P.-E.	44, 164
I	
Iberville, P.Q., bureau de poste	131
Ile-aux-Coudres, P.Q., quai	55, 169
Ile-aux-Grues, P.Q., quais	55, 169
Ile-d'Orléans, réseau télégraphique	119, 181, 184
Ile-du-Prince-Edouard et terre-ferme, réseau télégraphique	181
Ile-Perrot, nord, P.Q., quai	55, 169
Ile-Verte, P.Q., quai	55, 169
Iles-de-la-Madeleine, P.Q., réseau télégraphique	118, 181, 184
Impressions, papeterie, etc.	159, 182
Indian-Harbour, N.-E., quai	161
Indian-Head, Sask., ferme expérimentale	150
Indian-Head, Sask., pépinière forestière	150
Ingall's Head, N.-B. (*voir* Grand-Harbour)	165
Ingénieur en chef, rapport de l'	28
Ingersoll, Ont., édifice public	22, 141
Inglewood, Ont., arsenal	141
Invermere, C.-B., ferme expérimentale	156
Inverness, N.-E.	33, 161
Inverness, N.-E., bureau de poste	125
Iona, N.-E., quai	34, 161
Irish-Cove, N.-E., quai	161
Irvine's Landing, C.-B. (*voir* Pender-Harbour)	178
J	
Jackson-Bay, C.-B., quai flottant	178
Jeddore (Oyster Ponds), N.-E., quai	40, 161
Jenkin's Cove, N.-B., quai	50, 165
Jersey-Cove, P.Q.	94, 169
Jeune-Landing, C.-B., quai	178
Joggins, N.-E.	94, 161
Johnson's Landing, C.-B., quai	178
Joliette, P.Q., édifice public	14, 131
Jonquière, P.Q., bureau de poste	131

Endroit, etc. PAGE

K

Kagawong, Ont., quai..... 174
Kalamalka et Woods, lacs, C.-B..... 89
Kamloops, C.-B., édifices publics..... 156
Kamouraska, P.Q., quai..... 55,169
Kapuskasing, Ont., ferme expérimentale..... 141
Kaslo, C.-B. 178
Keat's Island, C.-B., quai flottant.... 178
Keewatin, Ont., arsenal..... 141
Keewatin, Ont., édifice public (emplacement)..... 141
Keewatin, Ont., quai..... 77,174
Kelowna, C.-B., édifices militaires.... 156
Kelvington, Sask., arsenal..... 150
Kempt-Head, N.-E., quai..... 40,161
Kemptville, Ont., édifice public..... 142
Kennebecasis, rivière, N.-B..... 165
Kénogami, P.Q., édifice public..... 131
Kenora, Ont., édifices publics..... 18,142
Kenora, Ont., quais..... 70,174
Kensington, I.-P.-E., édifice public... 12,127
Kent-Boom, N.-B., quai..... 47,165
Kentville, N.-E., édifice public..... 12,125
Kentville, N.-E., ferme expérimentale 125
Kerrobert, Sask., arsenal..... 150
Ketch-Harbour, N.-E., brise-lames... 40,161
Kildonan, C.-B., quai flottant..... 178
Kilworthy, Ont., quai..... 70,174
Kimberley, C.-B., édifice public (emplacement)..... 156
Kincardine, Ont. 70,95,174
Kincardine, Ont., bureau de poste.... 22,142
Kincolith, C.-B., quai..... 89,178
Kindersley, Sask., arsenal..... 150
King's Bay, N.-E., brise-lames..... 34,161
Kingsport, N.-E., quai..... 161
Kingston, Ont. 70,95,174,181,184
Kingston, Ont., édifices publics..... 22,142
Kingsville, Ont. 71,95,174
Kitchener (Berlin), Ont., édifices publics..... 142
Knowlton, P.Q., édifice public..... 131
Knowlton, P.Q., quai..... 68,169
Kootenay, lac, C.-B..... 178
Kootenay-Landing, C.-B. 178
Kraut-Point, N.-E., quai..... 34,161
Kuskanook, C.-B., quai..... 89,178

L

Lac Bourget, P.Q. (*voir* Lac Nominingue)..... 169
Lac-du-Bonnet, Man., quai..... 78,175
Lachine, P.Q. 68,169
Lachine, P.Q., bureau de poste..... 131
Lachute, P.Q., édifices publics..... 131
Lac Killarney, Man. 175
Lac-Mégantic, P.Q. 55,169
Lac-Mégantic, P.Q., bureau de poste.. 131
Lac Nipissing, Ont..... 95
Lac Nominingue, P.Q..... 68,169
Lac Nominingue, P.Q., quai..... 68,169
Lac-Sainte-Anne, Alta. (*voir* Alberta-Beach)..... 176
Lac Saint-Louis, P.Q..... 95,169
Lacombe, Alta., arsenal..... 27,154

Endroit, etc. PAGE

L

Lacombe, Alta., ferme expérimentale. 154
Ladysmith, C.-B., bureau de poste..... 25,156
Ladysmith, C.-B., quai..... 178
La Ferme, P.Q., ferme expérimentale. 131
La Have-Island, N.-E..... 161
La Have, rivière, N.-E..... 95,161
Lakefield, Ont., bureau de poste..... 142
La Malbaie, P.Q., bureau de poste... 131
La Malbaie, P.Q. (*voir* Saint-Etienne-de-Malbaie)..... 169
Lamèque, N.-B., quai..... 165
La Motte, P.Q., quai..... 169
Lanoraie, P.Q. 55,169
Lansdowne, Ont., quai..... 174
L'Anse-à-Beaufils, P.Q. 55,167
La Passe, Ont., quai..... 77,174
La Petite-Rivière-Saint-François, P.Q. 58,95,170
Laprairie, P.Q. 17,56,131,169
L'Ardoise, N.-E. 34,161
Larry's River, N.-E., brise-lames..... 161
L'Assomption, P.Q., bureau de poste. 131
L'Assomption, P.Q., sta. expérimentale 131
Latchford, barrage (Montréal, rivière) 71,174
Laurenson's Creek (Kenora), Ont..... 174
Lauzon, P.Q., bassins de radoub....107,169,184
Lavaltrie, P.Q., quai 169
Lawlor, île, N.-E., station de quarantaine (*voir* Halifax)
Leamington, Ont., édifices publics 22,142
Leamington, Ont., jetée 71,174
Lefaivre, Ont., quai 77,174
Lennoxville, P.Q., édifices publics..... 131
Lennoxville, P.Q., ferme expérimentale 131
Léonardville, N.-B., quai..... 47,165
Le Pas, Man., édifices publics..... 23,148
Les Eboulements, P.Q., quai 68,169
Les Escoumains, P.Q., quai 169
L'Etang, N.-B., quai 47,165
Lethbridge, Alta., édifices publics..... 25,154
Lethbridge, Alta., ferme expérimentale 154
Lévis, P.Q. 169
Lévis, P.Q., bassins de radoub....107,169,184
Lévis, P.Q., édifices publics 14,131
Limoilou, P.Q. (*voir* Québec)
Lindsay, Ont., édifice public 142
Lion's Head, Ont. 95,174
L'Islet, P.Q. 56,95,169
Listowel, Ont., édifice public 18,142
Little-Aldouane, N.-B., quai 50,165
Little-Anse, N.-E., brise-lames..... 40,161
Little-Bras-d'Or, N.-E. (*voir* Alder-Point) 161
Little-Current, Ont. 95,174
Little-Harbour (co. Richmond), N.-E., brise-lames 40,161
Little-Harbour (co. Shelburne-Yarmouth), N.-E., brise-lames..... 34,161
Little-Judique-Pond, N.-E., brise-lames 162
Little-Lamèque, N.-B., quai 165
Little-River, C.-B. 178
Little-Tancook, N.-E., brise-lames 40,162
Liverpool, N.-E. 162
Liverpool, N.-E., édifice public 125

Endroit, etc.	Page
L	
Livingstone-Cove, N.-E.	40, 95, 162
Lloydminster, Sask., édifice public	150
Lockeport, C.-B., quai	178
Lockeport, N.-E., quai	162
Loggieville, N.-B., quai	50, 165
London, Ont., édifices publics	18, 142
London, Ont., hôpital militaire	27, 143
Londres, Angleterre, édifice Canadien	124
Long-Bay, C.B., quai flottant	89, 178
Long-Beach, C.-B., quai	178
Long-Island, N.-B., quai	165
Long-Point, N.-E., quai	40, 162
Longue-Pointe, P.Q. (*voir* Sainte-Félicité).	
Longueuil, P.Q., bureau de poste	131
Lord's Cove, N.-B., quai	50, 165
Loretteville, P.Q., édifices publics	131
L'Orignal, Ont., bureau de poste	143
L'Orignal, Ont., quai	77, 174
Lorne, bassin de radoub, P.Q.	108, 169, 184
Lorneville, N.-B.	95, 165
Lorrain, Ont. (*voir* Paradis-Bay)	174
Louiseville, P.Q., bureau de poste	131
Louiseville, P.Q. (*voir* Rivière-du-Loup, en haut)	98, 169
Lower-Burlington (*voir* Burlington)	162
Lower-Caraquet, N.-B., quai	50, 165
Lower-Jemseg, N.-B., quai	50, 165
Lower-L'Ardoise, N.-E., brise-lames	34, 162
Lower-Miguasha, P.Q., quai	56, 169
Lower-St-Louis, N.-B., quai	165
Lower-Selmah, N.-E.	162
Lower-Wedgeport, N.-E.	34, 162
Lower-West-Ship-Harbour, N.-E., quai (*voir* Ship-Harbour)	
Lower-Wood-Harbour, N.-E.	162
Loyers	9, 184
Lucan, Ont., édifice militaire	143
Lund, C.-B., quai	178
Lunenburg, N.-E.	96, 162
Lunenburg, N.-E., édifice public	12, 125
Lyall-Harbour, C.-B., quai	178
Mc	
McAlpine's, N.-B., quai	166
McAulay's Shore, I.-P.-E., quai	44, 164
McBride, C.-B. (*voir* Fraser, rivière)	
McDonald's Landing, C.-B., quai	178
McDonald's Point, N.-B., quai	50, 166
McNair's Cove, N.-E. (*voir* Ballantyne's Cove)	162
McPherson's Cove, I.-P.-E., quai	42, 164
M	
Mabou-Bridge, N.-E.	162
Mabou-Harbour, N.-E.	40, 162
Macleod, Alta., édifices publics	155
Magasins à grains des Grands lacs	7
Magnetawan, Ont., quai	77, 174
Magog, P.Q., bureau de poste	15, 131
Magog, P.Q., quai	68, 169
Main-River, N.-B., quai	166
Maisonneuve (*voir* Montréal)	

Endroit, etc.	Page
M	
Maitland, N.-E.	162
Makamik, P.Q., quai	68, 169
Malagash, N.-E., quai	35, 162
Mal-Bay, P.Q., quai	56, 169
Malignant-Cove, N.-E., jetée	35, 162
Maniwaki, P.Q., bureau de poste	15, 131
Manson's Landing, C.-B., quai	89, 178
Manyberries, Alta., station expérimentale	155
Maple-Creek, Sask., édifice public	24, 150
Maples, C.-B., quai	89, 178
Margaree-Harbour, N.-E.	35, 162
Margaree-Island, N.-E., quai	40, 162
Margaretville, N.-E., brise-lames	40, 162
Marieville, P.Q., bureau de poste	131
Markham, Ont., bureau de poste	143
Marmora, Ont., bureau de poste	143
Marpole, C.-B., quai	83, 178
Martin's Head, N.-B., brise-lames	47, 166
Marysville, N.-B., édifice public	128
Masson, P.Q., quai	169
Matane, P.Q.	56, 169
Matane, P.Q., bureau de poste	131
Matapédia, P.Q., pont	57, 181
Mattagami-Landing, Ont., quai	77, 174
Maxville, Ont., bureau de poste	143
Mayne, île, C.B., quai	89, 178
Meaford, Ont.	71, 174
Méchins, P.Q., quai	57, 96, 169
Medicine-Hat, Alta., édifices publics	25, 155
Mégantic, P.Q., bureau de poste (*voir* Lac-Mégantic)	
Melbourne, N.-E., quai	35, 162
Melfort, Sask., édifices publics	150
Mélita, Man., édifices publics	148
Melville, Sask., édifice public	150
Merrickville, Ont., bureau de poste	143
Merritt, C.-B., bureau des Affaires des Sauvages	156
Mételghan, N.-E.	35, 162
Mételghan-River, N.-E., brise-lames	35, 162
Michipicoten-River, Ont., quai	77, 174
Middle, île, N.-B. (*voir* Chatham)	
Middle-West-Pubnico, N.-E., quai	35, 162
Midland, Ont.	71, 96, 174
Midland, Ont., bureau de poste	18, 143
Midway, C.-B., salle de malles	156
Miguasha, P.Q., quai	169
Mildway, Ont., bureau de poste	143
Milford-Bay, Ont., quai	77, 174
Millbrook, Ont., arsenal	143
Millbrook, Ont., bureau de poste (emplacement)	143
Mill-Creek, N.-E.	40, 162
Miller's Landing, C.-B	178
Mille-Vaches, P.Q., quai	57, 169
Mill's Point, N.-B., quai	50, 166
Milltown, N.-B., édifice public	128
Milton, Ont., bureau de poste	143
Milverton, Ont., bureau de poste	143
Miminegash, I.-P.-E., brise-lames	42, 164
Minaki, Ont., quai	174
Minasville, N.-E., brise-lames	40, 162
Mink, rivière, I.-P.-E., quai	43, 164

Endroit, etc.	Page
M	
Minnedosa, Man., édifice public	148
Miramichi, rivière, N.-B	96, 166
Mirror-Lake, C.-B., quai	89, 178
Mission-City, C.-B., arsenal	156
Mitchell, Ont., bureau de poste	18, 143
Mitchell, C.-B., quai flottant	89, 178
Mitchell's Bay, Ont	174
Moisie, P.Q.	57, 169
Moncton, N.-B., édifices publics	128
Monetville, Ont.	77, 95, 174
Monk's Head, N.-E	40, 162
Montague, I.-P.-E., édifice public	127
Montague, I.-P.-E. (*voir* Steven's Pier)	164
Montague, rivière, I.-P.-E	164
Montebello, P.Q., quai	169
Mont-Joli, P.Q.	169
Mont-Joli, P.Q., bureau de poste	131
Mont-Laurier, P.Q., bureau de poste	15, 131
Montmagny, P.Q.	57, 96, 169
Montmagny, P.Q., édifice public	131
Montréal, bassin de radoub	169
Montréal, P.Q., édifices militaires	26, 132
Montréal, P.Q., édifices publics	15, 131
Montréal, petite rivière de, P.Q	95, 169
Montréal, rivière (barrage Latchford), Ont.	71, 174
Montréal, rivière, Sask	96, 176
Monuments	182
Moose-Jaw, Sask., édifices publics	23, 150
Moose-River, N.-E.	162
Morden, Man., édifices publics	148
Morden, Man., ferme expérimentale	148
Morden, N.-E., quai	40, 162
Morpeth, Ont., quai	72, 174
Morrisburg, Ont., édifice public (emplacement)	143
Morrisburg, Ont., entrepôt de vérification	143
Mosher's Bay, N.-E	96, 162
Mott's, N.-B., quai	50, 166
Moulie's River, N.-B	96, 166
Mount-Forest, Ont., bureau de poste	143
Mount-Gardner-Park, C.-B., quai flottant	178
Mulgrave, N.-E., quai	40, 162
Murphy's Pond, N.-E. (*voir* Port-Hood)	96, 162
Murray-Bay, P.Q. (*voir* Pointe-au-Pic)	169
N	
Nanaïmo, C.-B., bureau de poste	156
Nanton, Alta., édifice militaire	155
Napanee, Ont., édifices publics	143
Nappan, N.-E., ferme expérimentale	125
Naramata, C.-B., quai	178
Natashquan, P.Q., quai	57, 169
Neepawa, Man., édifice public	23
Negro-Point, N.-B. (*voir* Saint-Jean)	
Neguac, N.-B., quai	50, 166
Neil's Harbour, N.-E., brise-lames	40, 162
Nelson, C.-B., édifices publics	25, 156
Nelson (South-Nelson), N.-B., bureau de poste	128
New-Carlisle, P.Q., quai	57, 169
N	
Newcastle, N.-B.	50, 96, 166
Newcastle, N.-B., édifice public	13, 128
New-Glasgow, N.-E., édifices publics	125
New-Hamburg, Ont., bureau de poste	143
New-Harbour, N.-E.	35, 162
New-Haven, N.-E.	40, 162
Newmarket, Ont., bureau de poste	143
New-Massett, C.-B., quai	89, 178
New-Richmond, P.Q., quai	68, 169
New-Toronto, édifice militaire	143
New-Waterford, N.-E.	40, 162
New-Westminster, C.-B.	83, 178
New-Westminster, C.-B., édifices publics	25, 156
Niagara-Falls, Ont., édifices publics	143
Nicolet, P.Q.	58, 169
Nicolet, P.Q., édifice public	134
Nicolet, rivière, P.Q.	96
Nicomen, île, C.-B. (*voir* Fraser, rivière)	
Nine-Mile-Creek, I.-P.-E.	44, 164
Ninette, Man., quai	78, 175
Nipigon, Ont., quai	174
Nipissing, Ont., quai	77, 174
Nootka, île, C.-B., quai	178
North-Battleford, Sask., édifices publics	23, 150
North-Bay, Ont., édifices publics	18, 143
North-Bay, Ont., quai	77, 174
Northgate, Sask., édifice d'immigration	150
North-Gut, N.-E., quai	40, 162
North-Hatley, P.Q., quai	170
North-Head, N.-B., brise-lames	47, 166
North-Portal, Sask., édifice d'immigration	150
North-Sydney, N.-E.	40, 162
North-Sydney, N.-E., aéroport	181
North-Sydney, N.-E., édifices publics	12, 125
North-Vancouver, C.-B., bassin de radoub *Burrard*	178
North-Vancouver, C.-B., bureau de poste	156
North-West-Cove, Tancook, N.-E., brise-lames	36, 162
Norway-Bay, P.Q., quai	58, 170
Norwich, Ont., édifice public	18, 143
Notre-Dame-de-la-Salette, P.Q., quai	170
Notre-Dame-de-l'Ile-Verte, P.Q., quai	68
Notre-Dame-de-Pierreville, P.Q., quai	58, 170
Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, P.Q. (*voir* Ile-Verte)	170
Notre-Dame-du-Lac, P.Q., quai	170
Notre-Dame-du-Portage, P.Q., quai	68, 170
Noyan, P.Q., quai	68, 170
O	
Oakville, Ont., arsenal	143
Oakville, Ont., jetée	72, 174
Ogden's Pond, N.-E.	40, 162
Okanagan, C.-B.	84, 96, 178
Okanagan, rivière, C.-B.	178
Okotoks, Alta., arsenal	155
Old-Massett, C.-B., quai	84, 179
Oliphant, Ont.	174

Endroit, etc.	Page
O	
Ootsa-Lake, C.-B.	96, 179
Orangeville, Ont., édifices publics	143
Orillia, Ont., édifices publics	143
Oromocto, N.-B., quai	166
Oshawa, Ont., édifices publics	18, 144
Oshawa, Ont., quai	174
Ottawa, Ont., champ de tir de Rockcliffe	138
Ottawa, Ont., chantier maritime	138
Ottawa, Ont., chauffage central	137
Ottawa, Ont., chaussées et ponts	19, 72, 181
Ottawa, Ont., Conseil national des Recherches, laboratoire du	20, 138
Ottawa, Ont., édifice de la Confédération	8, 19, 137
Ottawa, Ont., édifice du Parlement	19, 138
Ottawa, Ont., édifices et terrains	19, 138
Ottawa, Ont., édifices publics	19, 137
Ottawa, Ont., expropriation de propriétés à l'est de la rue Elgin	137
Ottawa, Ont., ferme expérimentale	20, 137
Ottawa, Ont., Galerie nationale des Arts	10, 138
Ottawa, Ont., musée Victoria	138
Ottawa, Ont., Rideau Hall	20, 138
Ottawa supérieure, barrages-réservoirs	182
Owen-Sound, Ont.	72, 97, 174
Owen-Sound, Ont., édifices publics	144
Oyster-Ponds, N.-E. (*voir* Jeddore)	162
P	
Pacific-Highway, C.-B., bureau d'immigration	156
Palmarolle, P.Q., quai	58, 170
Palmer's, N.-B., quais	50, 166
Palmerston, Ont., bureau de poste	144
Papineauville, P.Q., quai	170
Paradis-Bay, Ont., quai	77, 174
Paris, Ont. bureau de poste	20, 144
Parker's Cove, N.-E., brise-lames	40, 162
Parkhill, Ont., bureau de poste	20, 144
Parrsboro, N.-E.	36, 162
Parrsboro, N.-E., bureau de poste	125
Parry-Sound, Ont., édifice public (emplacement)	144
Parry-Sound, Ont., quai	73, 174
Partridge, île, N.-B.	13, 166
Paspébiac, P.Q., quai	170
Peace-River, Alta., édifices publics	155
Peas-Brook, N.-E., quai	40, 162
Peel-Head, baie, P.Q., quai	58, 170
Pelée, île, Ont.	73, 174
Pelée, île, Ont., réseau télégraphique	119, 181, 184
Pembroke, N.-E., quai	36, 162
Pembroke, Ont.	174
Pembroke, Ont., édifice public	144
Pender-Harbour, C.-B.	179
Penetanguishene, Ont., quai	77, 174
Penticton, C.-B., édifices publics	156
Penticton, C.-B., quai	179
Perception du revenu des Travaux publics	182
Péribonka, P.Q., quai	68, 170
P	
Perth, N.-B.	97
Perth, N.-B., édifices militaires	128
Perth, Ont., bureau de poste (emplacement)	144
Perth, Ont., édifices militaires	144
Peterboro, Ont., édifices publics	22, 144
Petawawa, Ont., quai	77, 174
Petit-Cap, P.Q.	97, 170
Petite-Anse, P.Q.	97, 170
Petite-Matane, P.Q.	97
Petite-Rivière, N.-E.	40, 97 162
Petite-Rivière-au-Renard, P.Q.	68, 170
Petite-Rivière-Est, P.Q.	170
Petite-Vallée P.Q., quai	59, 97, 170
Petites-Bergeronnes, P.Q.	97, 170
Petit-Saguenay, P.Q., quai	59, 170
Petits-Capucins, P.Q.	59, 170
Petrolia, Ont., édifice public	144
Phillipsburg, P.Q., édifice d'immigration	134
Phillipsburg, P.Q., quai	170
Phipps'-Point, C.-B.	179
Picton, Ont., édifices publics	144
Pictou, N.-E.	36, 162
Pictou, N.-E., édifices publics	125
Pictou-Landing, N.-E., brise-lames	36, 162
Pierreville, P.Q., édifice public	16, 134
Pierreville, P.Q., quai	68, 170
Pigeon-River-Bridge, Ont., édifice d'immigration	144
Pilgrim-Cove (Esquimalt), C.-B.	97
Pincher-Creek, Alta., bureau forestier	155
Pinette-Harbour, I.-P.-E.	164
Pinkney's Point, N.-E., brise-lames	40, 162
Pirate-Harbour, N.-E.	97, 162
Pleasant-Bay, N.-E., quai	163
Plessisville, P.Q., bureau de poste	134
Pointe-à-la-Frégate, P.Q.	97, 170
Pointe-à-la-Loupe, P.Q. (*voir* Saint-Eloi)	170
Pointe-à-Pizeau, P.Q. (*voir* Sillery)	170
Pointe-au-Père, P.Q., quai	59, 170
Pointe-au-Père, P.Q., station de quarantaine	134
Pointe-au-Pic, P.Q., quai (*voir* La Malbaie)	59, 170
Pointe-aux-Esquimaux, P.Q. (*voir* Havre-Saint-Pierre)	170
Pointe-Basse, P.Q.	59, 170
Pointe-Bourque, P.Q. (*voir* Carleton)	170
Pointe-Cavagnole, P.Q., quai	68, 170
Pointe-du-Chêne, N.-B., quai	48
Point-Edward, N.-E., station de quarantaine (*voir* North-Sydney)	
Point-Edward, Ont.	97, 174
Pointe-Fortune, P.Q., quai	68, 170
Pointe-Jaune, P.Q.	97, 170
Pointe-Madeleine, P.Q.	170
Pointe-Piché, P.Q., quai	170
Pointe-Sapin, N.-B., brise-lames	48, 166
Pointe-Shea, P.Q., quai	60, 170
Point-Tupper, N.-E.	163
Ponts et chaussées	181, 183

Endroit, etc. — Page

P

Poplar, île, C.-B., quai..... 179
Portage-du-Fort, P.Q., pont..... 68, 181
Portage-la-Prairie, Man., édifices publics..... 148
Portage-River, N.-B. 166
Port-Alberni, C.-B. 84, 179
Port-Alberni, C.-B., bureau de poste.. 156
Port-Arthur, Ont. 73, 97, 174
Port-Arthur, Ont., édifices publics...22, 26, 144
Port-Borden, Ont., I.-P.-E..... 127
Port-Bruce, Ont., jetées..... 74, 174
Port-Burwell, Ont. 74, 174
Port-Clements, C.-B., quai..... 179
Port-Clyde, N.-E., quai..... 36, 163
Port-Colborne, Ont., bureau de poste. 144
Port-Credit, Ont., arsenal..... 144
Port-Dover, Ont. 74, 98, 174
Port-Elgin, N.-B. 166
Port-Elgin, Ont. 174
Port-George, N.-E., brise-lames..... 40, 163
Port-Hastings, N.-E., quai..... 163
Port-Hilford, N.-E., quai..... 37, 163
Port-Hill, I.-P.-E. 44, 164
Port-Hood, N.-E., quai..... 40, 163
Port-Hope, Ont. 78, 98, 174
Port-Hope, Ont., édifice public..... 144
Port-Lewis, P.Q. 170
Port-Lorne, N.-E., brise-lames..... 37, 163
Port-Maitland, N.-E., brise-lames.... 40, 163
Port-Maitland, Ont. 77, 174
Port-Medway, N.-E., quai..... 40, 163
Port-Moody, C.-B., quai..... 84, 179
Port-Morien (Cow-Bay), N.-E..... 163
Port-Neville, C.-B., quai flottant.... 84, 179
Port-Perry, Ont., édifice public..... 22, 144
Port-Renfrew, C.-B., quai..... 89, 179
Port-Rowan, Ont., quai..... 77, 174
Port-Selkirk, I.-P.-E. 43, 164
Port-Simpson, C.-B., quai..... 85, 179
Port-Stanley, Ont. 74, 174
Port-Stanley, Ont., édifice public..... 20, 145
Port-Wade, N.-E., quai..... 40, 163
Port-Washington, C.-B., quai..... 179
Ports et rivières 2, 183
Poulamon, N.-E., quai..... 40, 163
Powell-River, C.-B., brise-lames..... 85, 179
Pownal-Bay, I.-P.-E., quai..... 44, 164
Prescott, Ont. 5, 75, 174
Prescott, Ont., édifices publics..... 145
Presqu'Île, Ont. 174
Preston, Ont., édifice public..... 145
Prince-Albert, Sask. 79, 176
Prince-Albert, Sask., édifices militaires 27, 150
Prince-Albert, Sask., édifices publics. 23, 150, 151
Prince-Rupert, C.-B., édifices publics. 156
Prince-Rupert, C.-B., quai..... 179
Princess-Creek, C.-B., quai..... 85, 179
Princeton, Ont., bureau de poste..... 145
Procter, C.-B. 89, 179
Propriétés achetées et vendues..... 196
Propriétés louées 184, 202
Prospect, N.-E. 98, 163
Provinces Maritimes, réseau télégraphique.....110, 181, 184
Public-Landing, N.-B., quai..... 48, 166

Endroit, etc. — Page

Q

Quaco, N.-B. (*voir* St. Martins)..... 166
Qualicum-Beach, C.-B. 179
Qu'Appelle, Sask., arsenal..... 151
Quarantaine, réseau télégraphique de la.....119, 181, 184
Quathiaski-Cove, C.-B. 85, 179
Quatsino, C.-B., quai 89, 179
Québec, comté de, réseau télégraphique.....119, 181, 184
Québec, ville de, édifices publics..... 16, 134
Queen-Charlotte, C.-B., quai flottant. 85, 179
Queenstown, N.-B., quai..... 166
Quinze, barrage des, P.Q..... 182
Quyon, P.Q., quai..... 170

R

Rainy-River, Ont., édifice d'immigration 145
Rawdon, P.Q., bureau de poste..... 17, 135
Récapitulation 183
Red-Cliffe, Alta., édifice militaire..... 155
Red-Deer, Alta., édifice public 155
Red-Point, N.-E. 98, 163
Régina, Sask., édifices publics 151
Régina-Beach, Sask., quai 176
Remboursements 184
Renata, C.-B., quai 179
Renfrew, Ont., édifice public 145
Répentigny, P.Q., quai 170
Revelstoke, C.-B., barrage 85, 179
Revelstoke, C.-B., bureau de poste.... 157
Revenu 1, 184, 185
Rexton, N.-B. 166
Richard's Landing, Ont., quai..... 77, 175
Richardson, N.-B. 48, 166
Richelieu, rivière, P.Q. 98
Richibucto, N.-B., bureau de poste.... 128
Richmond, P.Q., bureau de poste..... 17, 135
Rideau Hall, Ottawa 138
Ridgetown, Ont., bureau de poste.... 145
Rigaud, P.Q., bureau de poste 135
Rigaud, P.Q., quai 170
Rimouski, P.Q. 60, 98, 170
Rimouski, P.Q., aérodrome 60, 181
Rimouski, P.Q., édifices publics..... 135
Riondel, C.-B. 86, 179
Ripple-Rock, C.-B. (*voir* Seymour-Narrows) 98, 179
River-Beaudette, Ont. 175
River-Bourgeois, N.-E., quai 40, 163
River-John, N.-E., quai 40, 163
Riverton, Man. 175
Rivière-au-Renard, P.Q. 98, 170
Rivière-au-Tonnerre, P.Q. (Duck-Creek) 170
Rivière Batiscan, P.Q. 170
Rivière Blanche, P.Q. (Saint-Ulric).. 170
Rivière Cyprès, P.Q. (*voir* Saint-Michel-des-Saints) 98, 170
Rivière-des-Vases, P.Q., quai 170
Rivière-du-Lièvre, P.Q. 60, 170
Rivière-du-Loup (en bas), P.Q. 60, 170
Rivière-du-Loup (en bas), P.Q., bureau de poste..... 135

Endroit, etc. PAGE

R

Rivière-du-Loup (en haut), P.Q. (*voir* Louiseville) 98, 170
Rivière Girard, P.Q., quai 68, 98, 171
Rivière Harricana, P.Q. 171
Rivière Laguerre, P.Q. 171
Rivière Nicolet, P.Q. 171
Rivière-Noire, P.Q. 98, 171
Rivière-Nouvelle, P.Q. 60, 171
Rivière-Ouelle, P.Q. 61, 99, 171
Rivière Richelieu, P.Q. 171
Rivière Rouge, Man. 78, 175
Rivière Saint-François, P.Q. 99, 171
Rivière Saint-Louis, P.Q. 99, 171
Rivière Saint-Nicolas, N.-B., quai.... 166
Rivière Saguenay, P.Q. 171
Rivières et ports 2
Rivière Sydenham, Ont..... 101, 175
Rivière Taschereau, P.Q. 101, 171
Rivière Thames, Ont. 101, 175
Rivière-Verte, P.Q. (Ile-Verte), quai.. 61, 171
Rivière Yamaska, P.Q. 102
Roberts-Bay, C.-B., quai flottant..... 89, 179
Roberval, P.Q. 61, 171
Roberval, P.Q., bureau de poste..... 135
Rock-Island, P.Q., édifices publics.... 16
Rockland, Ont., bureau de poste..... 135, 145
Rocky-Mountain, Alta., bureau forestier 155
Rondeau, Ont. 75, 99, 175
Roseau, rivière, Man., ouvrages de contrôle 78, 175
Rosetown, Sask., édifice militaire 151
Rosseau, Ont., quai 75, 175
Ross-Ferry, N.-E., quai..... 40, 163
Rossland, C.-B., édifice public 157
Rosthern, Sask., édifice public 23, 151
Rosthern, Sask., ferme expérimentale. 151
Rouleau, Sask., arsenal..... 151
Round-Hill, N.-E., quai 37, 163
Royston, C.-B., quai 86, 179
Ruisseau-à-la-Loutre, P.Q. 94, 171
Ruisseau-aux-Echalottes, P.Q. (*voir* Saint-Hélier) 171
Ruisseau-Blanc, P.Q. 171
Ruisseau-Gagnon, P.Q. 99, 171
Ruisseau-Grande-Ligne, P.Q. (*voir* Sainte-Félicité)
Ruisseau-Leblanc, P.Q. 61, 99, 171
Ruisseau-Plat, P.Q. 68, 171
Ruisseau-Rouge, P.Q..... 99, 171
Rustico, I.-P.-E., brise-lames 43, 164

St

St. Andrews, N.-B., quai 50, 166
St. Andrews, P.Q., quai 171
St. Andrews, rapides, Man. 175
St. Catharines, Ont., édifices publics... 22, 145
St. Francis-Harbour, N.-E. 163
St. George, N.-B., édifice militaire.... 128
St. George, N.-B., quai 166
St. Georges, I.-P.-E. (*voir* Chapel-Point)
St. Martin's, N.-B., brise-lames 166
St. Mary's, Ont., édifices publics 145
St. Peter's, canal, N.-E. 163

Endroit, etc. PAGE

St

St. Stephen, N.-B. 50, 100, 166
St. Stephen, N.-B., édifices publics.... 13, 129
St. Thomas, Ont., édifices publics..... 145

S

Saint-Alexis (Grande-Baie), P.Q., quai. 171
Saint-Alphonse, P.Q. (*voir* Bagotville), 171
Saint-André-de-Kamouraska, P.Q. ..61, 99, 171
Saint-Anicet, P.Q. 62, 171
Saint-Antoine-de-Richelieu, P.Q., quai. 171
Saint-Antoine-de-Tilly, P.Q. 99, 171
Saint-Barthélémi, P.Q. 68, 171
Saint-Blaise, P.Q. 68, 171
Saint-Boniface, Man., édifices publics. 22, 148
Saint-Charles-de-Richelieu, P.Q. 62, 171
Saint-Denis-de-Richelieu, P.Q., quai.. 68, 171
Saint-Dominique-du-Lac, P.Q. (*voir* Saint-Juste) 68, 171
Saint-Eloi, P.Q. 63, 99, 171
Saint-Etienne-de-Malbaie, P.Q., quai. 63, 171
Saint-Eustache, P.Q., bureau de poste. 135
Saint-Fabien, P.Q., jetée 68, 171
Saint-François-du-Lac, P.Q., quai 68, 171
Saint-François (Ile-d'Orléans), P.Q., quai 172
Saint-Gabriel-de-Brandon, P.Q., bureau de poste 135
Saint-Georges-de-Beauce, P.Q., bureau de poste 135
Saint-Georges-de-Malbaie, P.Q., jetée. 68, 172
Saint-Godfroy, P.Q., quai 63, 172
Saint-Grégoire-de-Montmorency, P.Q. 63, 172
Saint-Hélier, P.Q. 99, 172
Saint-Henri-de-Taillon, P.Q., quai 63, 172
Saint-Hilaire, P.Q., quai 68, 172
Saint-Hubert, P.Q., aéroport 63, 181
Saint-Hyacinthe, P.Q., édifices publics 17, 135
Saint-Irénée, P.Q., quai 68, 172
Saint-Jacques-de-l'Achigan, P.Q., édifices publics 16, 135
Saint-Jean-Deschaillons, P.Q. (*voir* Deschaillons) 172
Saint-Jean-des-Piles, P.Q., quai 64, 172
Saint-Jean (Ile-d'Orléans), P.Q. 172
Saint-Jean, N.-B. 166
Saint-Jean, N.-B., édifices publics.... 13, 128
Saint-Jean, N.-B., station de quarantaine 13, 129
Saint-Jean-Ouest, N.-B. 48
Saint-Jean-Ouest, N.-B., édifices publics 13, 129
Saint-Jean-Ouest, N.-B., hôpital militaire 27, 129
Saint-Jean-Port-Joli, P.Q., quai 64, 172
Saint-Jean, P.Q. 68, 172
Saint-Jean, P.Q., édifices publics 16, 135
Saint-Jérôme, P.Q., édifice public..... 135
Saint-Joachim, P.Q., quai 64, 172
Saint-Joseph-d'Alma, P.Q., bureau de poste 135
Saint-Joseph-de-Beauce, P.Q., bureau de poste 135
Saint-Joseph-du-Moine, N.-E., brise-lames 37, 163

Endroit, etc.	Page
S	
Saint-Juste-du-Lac, P.Q. (*voir* Saint-Dominique)	68, 172
Saint-Lambert, P.Q.	68, 172
Saint-Lambert, P.Q., édifices publics	16, 135
Saint-Laurent, P.Q.	172
Saint-Léonard, N.-B., pont	50, 181
Saint-Louis, N.-B., quai	50, 166
Saint-Majorique, P.Q., pont	64, 181
Saint-Marc, P.Q., quai	68, 172
Saint-Maurice-de-l'Echouerie, P.Q.	100, 172
Saint-Michel-de-Bellechasse, P.Q., quai	172
Saint-Michel-des-Saints, P.Q.	98, 172
Saint-Nicolas, P.Q., quai	65, 172
Saint-Omer, P.Q.	172
Saint-Ours, P.Q., édifice public (emplacement)	135
Saint-Ours, P.Q., quai	172
Saint-Paul, île-aux-Noix, P.Q., quai	68, 172
Saint-Pierre-les-Becquets, P.Q.	172
Saint-Placide, P.Q., quai	172
Saint-Roch-de-Mékinac, P.Q., quai	68, 172
Saint-Siméon, P.Q., (co. Bonaventure)	65, 172
Saint-Siméon, P.Q., (co. Charlevoix)	65, 172
Saint-Simon, N.-B., quai	49, 166
Saint-Simon, P.Q., jetée	68,172
Saint-Sulpice, P.Q.	172
Saint-Théodore-de-Chertsey, P.Q.	66, 172
Saint-Tite, P.Q., bureau de poste	136
Saint-Ulric, P.Q. (*voir* Rivière Blanche)	68, 172
Saint-Yvon, P.Q.	100, 172
Saint-Zotique, P.Q., quai	66, 172
Sainte-Agathe-des-Monts, P.Q., bureau de poste	135
Sainte-Angèle-de-Laval, P.Q. (*voir* Doucet's Landing)	62, 171
Sainte-Anne-de-Beaupré, P.Q., quai	62, 171
Sainte-Anne-de-Bellevue, P.Q., bureau de poste	135
Sainte-Anne-de-Bellevue, P.Q., hôpital	27, 135
Sainte-Anne-de-Bellevue, P.Q., quai	62, 171
Sainte-Anne-de-la-Pérade, P.Q.,	68, 171
Sainte-Anne-de-la-Pocatière, P.Q., ferme expérimentale	135
Sainte-Anne-de-la-Pocatière, P.Q., quai	62, 171
Sainte-Anne-des-Monts, P.Q., quai.	68, 99, 171
Sainte-Croix, N.-B., édifice d'immigration et des douanes	13, 128
Sainte-Croix, N.-B., pont	50, 181
Sainte-Croix, P.Q., quai	171
Sainte-Famille, P.Q., quai	171
Sainte-Félicité, P.Q.	68, 99, 171
Sainte-Flavie, P.Q., quai	63, 171
Sainte-Luce, P.Q., quai	64, 172
Sainte-Monique (Honfleur), P.Q., quai	65, 172
Sainte-Pétronille (île d'Orléans), P.Q.	65, 100, 172
Sainte-Rose, P.Q., édifice public	136
Sainte-Thérèse, P.Q., bureau de poste.	17, 136

Endroit, etc.	Page
S	
Saanich, C.-B., édifice public	25
Sabrevois, P.Q., quai	66, 172
Sackville, N.-B., édifices publics	14, 129
Sacré-Cœur, P.Q., quai	68, 172
Salaires des commis des travaux	159
Salaires des ingénieurs	180
Salmon-Arm, C.-B.	86, 179
Salmon-Arm, C.-B., édifices publics	157
Salmon-Point, Ont.	100, 175
Salmon, rivière, C.-B	86, 179
Salmon-River, N.-E.	37, 163
Saltcoats, Sask., édifice militaire	151
Sandheads, C.-B. (*voir* Fraser, rivière)	179
Sandwich, Ont., édifice public	145
Sanford, N.-E.	40, 100, 163
Sarnia, Ont.	75, 100, 175
Sarnia, Ont., édifices publics	22, 145
Saskatchewan, réseau télégraphique	119, 181, 184
Saskatoon, Sask., édifices publics	24, 151, 152
Saugeen, rivière, Ont	75, 175
Saulnierville, N.-E., brise-lames	40, 163
Sault-Sainte-Marie, Ont.	77, 100, 175
Sault-Sainte-Marie, Ont., édifices publics	20, 145
Savary-Island, C.-B., quai	86, 179
Sawpit, N.-E., quai	40, 163
Sayward, C.-B., quai	89, 179
Scotchtown, N.-B., quai	50, 166
Scott, Sask., ferme expérimentale	152
Scott's Bay, N.-E., brise-lames	37, 163
Scovil's, N.-B., quai	50, 166
Seaford, C.-B., quai flottant	179
Seaforth, N.-E.	40, 163
Seaforth, Ont., bureau de poste	22, 145
Seal-Cove, N.-B., brise-lames	50, 166
Seal-Harbour, N.-E., brise-lames	37, 163
Seal-Island, N.-E., brise-lames	163
Seaside, N.-E., quai	163
Seaside-Park (Howe-Sound), C.-B., quai flottant	89, 179
Seeley's Beach, N.-B., jetée	49, 166
Selkirk, Man.	78, 175, 184
Selkirk, Man., bureau de poste	149
Seton-Lake, C.-B., quai	86, 179
Severn-Bridge, Ont., quai	75, 175
Seymour-Arm, C.-B., quai	179
Seymour-Narrows, C.-B. (*voir* Ripple-Rock)	98, 179
Shag-Harbour, N.-E.	40, 163
Shaunavon, Sask., arsenal	152
Shawinigan-Falls, P.Q., bureau de poste	136
Shaw's Landing, C.-B., quai flottant.	89, 179
Shawville, P.Q., bureau de poste	136
Shédiac, N.-B., bureau de poste	129
Shédiac, N.-B., quai	50, 166
Sheet-Harbour, N.-E.	163
Shelburne, N.-E.	37, 163
Shelburne, N.-E., édifice public	125
Shelburne, Ont., édifice public	21, 145
Sherbrooke, P.Q., édifices publics	26, 136
Shigawake, P.Q.	68, 172

Endroit, etc. — Page

S

Ship-Harbour, N.-E. (*voir* Lower-West-Ship-Harbour).
Shippigan, N.-B. 50, 100, 166
Shippigan, N.-B., bureau de poste.... 129
Shippigan, goulet, N.-B., brise-lames. 49, 166
Shoal-Bay, C.-B., quai..... 86, 179
Shoal-Lake, Man., bureau de poste .. 149
Shoepack-Bay, Ont., quai..... 175
Short-Beach, N.-E., brise-lames..... 40, 163
Sicamous, C.-B. 179
Sidney, C.-B. 87, 179
Sidney, C.-B., ferme expérimentale.. 157
Sillery, P.Q. 172
Simcoe, Ont., édifice public..... 21, 145
Simcoe-Island, Ont., quai..... 76, 175
Sioux-Lookout, Ont., quai..... 77, 175
Skeena, rivière, C.B. 179
Skinner's Cove, N.-E., jetée..... 40, 163
Smith's Falls, Ont., édifice public..... 145
Smithville, N.-E. 163
Snug-Cove, C.-B., quai..... 179
Sointula, C.-B., quai..... 179
Soldier's Cove, N.-E., quai..... 38, 163
Sondage des rivières..... 182
Sonora, N.-E. 40, 163
Sooke, C.-B. 87, 179
Sorel, P.Q. 66, 100, 172
Sorel, P.Q., édifice public..... 17, 136
Sorrento, C.-B., quai..... 89, 179
Souris, I.-P.-E., édifice public..... 127
Souris, I.-P.-E., port..... 164
Souris, Man., édifices publics..... 23, 149
Sous-Ministre, rapport du..... 1
Southampton, Ont., brise-lames..... 76, 175
South-Ingonish, N.-E. 163
South-Lake, N.-E. 40, 163
South-Pender-Island, C.B., quai..... 89, 179
Southport, I.-P.-E., quai..... 164
Sparrow-Lake, Ont., quai..... 175
Spirit-River, Alta., édifice d'immigration..... 155
Sprague, Man., édifice d'immigration. 149
Springhill, N.-E., édifice public..... 125
Squamish, C.-B. 87, 179
Squatteck, P.Q., quai..... 66, 172
Squirrel-Cove, C.-B., quai flottant 89, 179
Stanstead-Plain, P.Q., bureau de poste 136
Stapleby, C.-B., quai 89, 179
Steep-Rock, Man., quai..... 175
Steeve's Landing, N.-B. (*voir* Dover). 166
Stellarton, N.-E., édifices publics..... 125
Stevens' Pier, I.-P.-E. 43, 164
Steveston, C.-B. (*voir* Fraser, rivière) 179
Stewart, C.-B. 87, 179
Stewart et Yukon, rivières..... 101, 180
Stickine, rivière, C.-B. 101, 179
Stokes-Bay, Ont. 101, 175
Stonehaven, N.-B. 49, 166
Stonewall, Man., bureau de poste.... 149
Stouffville, Ont., bureau de poste..... 145
Strafford, Ont., édifices publics..... 21, 145
Stratford-Centre, P.Q., quai 67, 172
Strathcona, Alta. (*voir* Edmonton-South) 155
Strathroy, Ont., édifice public 21, 145

Endroit, etc. — Page

S

Sturdie's Bay, C.-B., quai 88, 179
Sturgeon-Falls, Ont., édifices publics.. 145
Sturgeon-River, Sask. 101, 176
Sudbury, Ont., bureau de poste..... 21, 145
Summerland, C.-B., ferme expérimentale 157
Summerland, C.B., quai 179
Summerside, I.-P.-E. 43, 164
Summerside, I.-P.-E., édifice public... 12, 127
Summerside, I.-P.-E., ferme expérimentale pour l'élevage des renards. 127
Sunshine-Bay, C.-B., quai 180
Surettes-Island, N.-E., quai 38, 163
Surge-Narrows, C.-B., quai flottant .. 89, 180
Surintendant général du Service télégraphique, rapport du 110
Sussex, N.-B., bureau de poste 129
Sutherland, Sask., pépinière forestière. 24, 152
Swan-River, Man., bureau forestier .. 149
Swift-Current, Sask., édifices publics.. 24, 152
Swift-Current, Sask., ferme expérimentale 152
Sydenham, Ont., édifice public (emplacement) 145
Sydenham, rivière, Ont. 101
Sydney, N.-E. 38, 163
Sydney, N.-E., édifices publics 126
Sydney-Mines, N.-E., édifices publics.. 126

T

Tachi, rivière, C.-B. 180
Tadoussac, P.Q., quai 67, 172
Tahtsa, rivière, C.-B. 101, 180
Tangier, N.-E., quai 38, 163
Tara, Ont., édifice militaire 145
Télégraphe, réseaux de 10, 110, 181, 183, 184
Télégraphe, revenu des réseaux de... 9, 112
Téléphones 115, 181, 183, 184
Tenecape, N.-E., quai 40, 163
Terminus des Grands lacs..... 5
Terrains loués 202
Terrebonne, P.Q., édifice public 136
Terence-Bay, N.-E., quai 38, 163
Terre-Neuve, réseau télégraphique... 117, 181
Thames, rivière, Ont. 101
The Hawk, N.-E. 163
The Narrows, I.-P.-E. (*voir* Conway-Inlet) 164
The Narrows, P.Q. 172
The Range, N.-B., quais 50, 166
Thessalon, Ont. 101, 175
Thetford-Mines, P.Q., édifices publics. 26, 136
Thornbury, Ont., quai 77, 175
Thorold, Ont., bureau de poste 145
Thurso, P.Q., quai 67, 173
Tignish, I.-P.-E., bureau de poste.... 12
Tilbury, Ont., bureau de poste 145
Tillsonburg, Ont., édifice public 145
Timiskaming, barrage 182
Timiskaming, réseau télégraphique .. 119, 181
Timmins, Ont., édifice public 145
Tisdale, Sask., édifice public 24, 152
Tobermory, Ont., quai 76, 175

Endroit, etc. PAGE

T

Tofino, C.-B., quai 88, 180
Toronto, Ont., édifices militaires..26, 27, 146 147
Toronto, Ont., édifices publics..21, 145, 146, 147
Toronto, Ont. hôpitaux militaires 146
Toronto, île, Ont. 175
Toronto, port, Ont. 76, 101, 175
Tracadie, I.-P.-E., brise-lames 44, 164
Tracadie, N.-B. 49, 166
Tracadie, N.-B., lazaret 129
Transcona, Man., édifices publics 22, 149
Transports, etc. 214
Traversées 4, 109, 184
Treadwell, Ont., quai 76, 175
Trenton, N.-E., bureau de poste 126
Trenton, Ont., édifices publics 21, 147
Trenton, Ont., quai 175
Trépanier, C.-B., quai..... 88, 180
Trois-Pistoles, P.Q. 67, 101, 173
Trois-Pistoles, P.Q., bureau de poste.. 136
Trois-Rivières, P.Q. 173
Trois-Rivières, P.Q. édifices publics... 17, 136
Trois-Ruisseaux, P.Q. 101
Trout-Cove, N.-E., brise-lames 163
Trout-Lake, C.-B. 180
Truro, N.-E., édifices publics..... 12, 126
Turner's Island, N.-E., quai..... 40, 163
Two-and-Seven-Miles-Narrows, Ont., estacades 77, 175
Two-Beacon-Bar, C.-B. (*voir* Columbia, rivière)
Tucker-Bay, C.-B., quai..... 89, 180
Tyrian, câblier 122, 181

U

Ucluelet-Ouest, C.-B. quai 89, 180
Union-Bay, C.-B., bureau de poste.... 157
Union-Bay, C.-B., quai 88, 180
Upper-Gagetown, N.-B. 166
Upper-Jemseg, N.-B., quai 50, 166
Upper-Maugerville, N.-B. 50, 166
Upper-Prospect, N.-E., brise-lames... 40, 163
Upper-Salmon, rivière, N.-B. (*voir* Alma)..... 166
Uxbridge, Ont., bureau de poste..... 147

V

Valleyfield, P.Q. 101, 173
Valleyfield, P.Q., bureau de poste..... 147
Van-Anda, C.-B., quai flottant..... 180
Vancouver, C.-B., édifices publics.... 25, 157
Vancouver, C.-B., hôpital militaire.... 27, 157
Vancouver, C.-B., port 88, 101, 180
Vancouver, île, réseau télégraphique. 120, 181, 184
Varennes, P.Q. 67, 102, 173
Vaudreuil, P.Q. 102, 173
Ventes..... 184
Verchères, P.Q. 67, 173
Verdun, P.Q. 68, 102, 173
Vermilion, Alta., édifice d'immigration 155
Vermilion-Bay, Ont., quai..... 175
Vernon, C.-B., édifices publics..... 158
Victoria, C.-B. 102, 180

Endroit, etc. PAGE

V

Victoria, C.-B., édifices publics..... 25, 158
Victoria, I.-P.-E., quai..... 44, 164
Victoria-Beach, Man. 78, 175
Victoria-Harbour, N.-E., quai..... 39, 163
Victoriaville, P.Q., bureau de poste... 136
Ville-Marie, P.Q., quai..... 68, 173
Virden, Man., édifice public..... 23, 149

W

Wabigoon, Ont., quai (*voir* Dryden).
Wainwright, Alta., édifice public..... 25, 155
Walkerton, Ont., bureau de poste..... 22, 147
Walkerville, Ont., bureau de poste.... 22, 147
Wallace, N.-E., quai 40, 163
Wanipigow, rivière, Man. 175
Warwick, P.Q., bureau de poste..... 136
Washabuck-Centre, N.-E., quai 40, 163
Waterloo, Ont., bureau de poste..... 147
Waterloo, P.Q., édifice public 17, 136
Watford, Ont., édifice public (emplacement) 147
Watt-Settlement, N.-E., quai 163
Weedon, P.Q., bureau de poste..... 136
Welchpool, N.-B., quai 50, 166
Welland, Ont., édifices publics..... 22, 147
Wendover, Ont., quai 76, 175
Wentworth, N.-E. 102, 164
West-Advocate, N.-E., quai..... 164
West-Arichat, N.-E., brise-lames..... 39, 164
West-Baccaro, N.-E. 39, 164
West-Bay, C.-B., quai flottant..... 180
West-Dublin, N.-E. 164
West-Head, N.-E., quai 40, 164
Westmount, P.Q., édifices publics (*voir* Montréal)
Weston, Ont., bureau de poste..... 22, 147
West-Point, C.-B., quai flottant 89, 180
West-Point, I.-P.-E., quai 44, 164
Westport, N.-E., quai 39, 164
West-River-Bridge, I.-P.-E., quai 164
Westview, C.-B., quai 88, 180
Westville, N.-E., bureau de poste 126
Wetaskiwin, Alta., édifices publics.... 27, 155
Weyburn, Sask., édifices publics..... 24, 152
Weymouth, N.-E., édifices publics.... 126
Whaletown, C.-B., quai 180
Wheatley, Ont., jetée..... 76, 175
Whiffin-Spit, C.-B. (*voir* Sooke)..... 180
Whitby, Ont., édifice public 22, 147
Whitby, Ont., jetée..... 77, 175
White-Head, N.-B., quai 50, 166
White-Horse, Yukon, édifice public... 26
White-Point, N.-E. 40, 164
White-Rock, C.-B., quai 89, 180
White's Bluff, N.-B., quai 50, 166
White's Cove, N.-B., quai 50, 166
White's Cove, N.-E., quai 40, 164
Whycocomagh, N.-E. 164
Wiarton, Ont., édifice public 147
Wickham N.-B., quai 50, 166
Wildy's Landing, C.-B..... 180
William-Head, C.-B., station de quarantaine 25, 158

Endroit, etc.	Page
W	
William's, N.-B., quai	50, 166
Willow-Point, C.-B., quai	89, 180
Wilson's Beach, N.-B.	50, 166
Windermere, Ont., quai	77, 175
Windsor, N.-E., édifice public	126
Windsor, N.-E., quai	40, 164
Windsor, Ont., édifices publics	147
Windsor, P.Q., bureau de poste	137
Windsor, Ont., quai	76, 175
Wingham, Ont., édifices publics	147
Winnipeg, Man.	78
Winnipeg, Man., édifices militaires	26, 27, 149
Winnipeg, Man., édifices publics	22, 149
Winnipegosis, Man.	176
Wolf-Brook, N.-B.	50,167
Wolfville, N.-E., bureau de poste	126
Woodman's Beach, P.Q., brise-lames	68
Woods et Kalamalka, lacs, C.-B.	180
W	
Woodstock, N.-B., édifices publics	129
Woodstock, Ont., édifice public	22, 147
Woodwards, C.-B. (*voir* Fraser, rivière)	
Wyatt-Bay, C.-B., quai flottant	89, 180
Y	
Yamachiche, P.Q.	68, 102, 173
Yamaska, P.Q.	173
Yarmouth, N.-E.	39, 164
Yarmouth, N.-E., édifices publics	126
Yarmouth, battures, N.-E.	164
Yorkton, Sask., édifices public	24
Young's Cove, N.-B., quai	50, 167
Yukon	180
Yukon, édifices publics	26, 159
Yukon, réseau télégraphique	120, 181, 184

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1929

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA

OTTAWA, le 15 octobre 1929.

A l'honorable J. C. ELLIOTT, C.R.,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du ministère des Travaux publics pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1929.

DÉPENSES

Les dépenses totales du ministère durant l'exercice financier 1928-29, pour les divers travaux de construction, d'entretien et d'exploitation, ont été de $20,680,902.45.

Ces dépenses peuvent être classifiées sous les rubriques suivantes:

Ports et rivières	$ 5,230,359 98
Dragage, outillage du dragage, etc.	3,106,638 11
Ponts et chaussées	38,895 80
Aéroports	540,076 40
Edifices publics	9,902,676 18
Télégraphes	893,888 01
Divers	236,041 94
Gouvernement civil	732,326 03
	$20,680,902 45

Si l'on compare ces chiffres à ceux de l'année dernière, on constate une augmentation de $3,371,524.39, dont voici la justification: augmentation de $1,031,-454.48 pour les ports et rivières, de $227,078.66 pour le dragage, de $266.98 pour les ponts et chaussées, de $455,825.27 pour les aéroports, de $1,650,227.40 pour les édifices publics, de $53,437.35 pour les télégraphes et de $19,361.89 pour le gouvernement civil. Il y a une diminution de $66,127.64 dans les dépenses diverses.

RECETTES

Les recettes de l'année se sont élevées à $640,333.11 et proviennent des sources suivantes:

Bassins de radoub	$ 102,064 78
Loyers	97,114 35
Télégraphes	356,485 20
Recettes casuelles	83,310 78
Traversées	1,358 00
	$ 640,333 11

La comparaison de ces chiffres avec ceux de l'année dernière accuse une augmentation de $52,980.83, composée surtout des augmentations dans les recettes des bassins de radoub et du service télégraphique.

PORTS ET RIVIÈRES

Les dépenses totales de cette division ont été de $5,230,359.98, soit $1,031,-454.48 de plus que l'année dernière.

Voici l'énumération des ouvrages qui ont été achevés au cours de l'exercice:

Nouvelle-Ecosse.—Comeauville, prolongement au brise-lames; Dingwall (baie Aspy), construction d'un brise-lames; Harbourville, construction d'un brise-lames; New-Harbour (Guysborough), prolongement au brise-lames; Sydney, construction d'un quai.

Ile-du-Prince-Edouard.—Charlottetown, construction d'un entrepôt à l'épreuve du feu; Egmont-Bay, construction du quai; Miminegash, réparations au brise-lames du sud; Rustico, réparations au brise-lames.

Nouveau-Brunswick. — Blue-Cove, construction d'un brise-lames; Fort-Dufferin, réparations aux travaux de protection; Green-Point, construction d'un brise-lames; Pointe-Sapin, prolongement au brise-lames; Saint-Simon, construction d'un quai; Tracadie, construction d'un brise-lames et reconstruction de l'ouvrage de protection.

Québec. — Bagotville, reconstruction du hangar et d'une partie du quai; Cap-Chat, prolongement au quai; Cap-de-la-Madeleine, prolongement au quai; Choisy, reconstruction du quai; Crabtree-Mills, reconstruction des brise-glaces; Deschambault, réparations au quai; Doucet's Landing, construction du quai; Grande-Rivière, réparations au quai; Grosse-Ile, réparations au quai; Hopetown-Ouest, construction d'un brise-lames; Ile-aux-Coudres, construction d'un quai; Ile-aux-Grues, reconstruction du quai; Lanoraie, construction de brise-glaces; La Petite-Rivière-Saint-François, construction d'un brise-lames; Matapédia, renouvellement du pavé du pont; Méchins, prolongement au quai; Nicolet, reconstruction du quai inférieur; Notre-Dame-de-Pierreville, construction du quai; Petit-Saguenay, prolongement au quai; Petite-Vallée, prolongement au quai; Roberval, reconstruction du brise-lames et construction d'un prolongement; Ruisseau-Leblanc, construction d'un brise-lames; Saint-André-de-Kamouraska, réparations au quai; Saint-Godfroy, prolongement au quai; Saint-Grégoire-de-Montmorency, reconstruction du mur de revêtement; Saint-Jean-des-Piles, construction d'un quai; Saint-Nicolas, reconstruction du quai; Sainte-Anne-de-Beaupré, reconstruction du quai; Sainte-Anne-de-la-Pocatière, réparations et prolongement au quai; Sainte-Flavie, construction d'un quai; Sorel, reconstruction du quai Pontbriand; Tourelle (Saint-Joachim), construction de la tête du quai; Varennes, construction de brise-glaces.

Ontario. — Burlington, reconstruction de la jetée du sud; Kincardine, réparations à la jetée du nord; Owen-Sound, reconstruction de la superstructure du mur ouest du chenal d'entrée, et améliorations au port; Port-Arthur, prolongement à la cale en avant de l'établissement de la *Thunder Bay Paper Company;* Port-Burwell, réparations aux travaux du port; Rivière Saugeen, réparations aux travaux du port.

Manitoba. — Rivière Roseau, construction de digues et d'un barrage.

Alberta. — Faust, construction d'un quai.

Colombie-Britannique. — Bella-Bella, renouvellement du quai; Esquimalt, construction d'un bateau à essence, érection d'un bâtiment de toilette, fourniture d'une chaudière portative et la réparation de la grue de 100 tonnes; Fort-St. James, construction d'un quai; Hopkins-Landing, prolongement et réparations au quai; Port-Alberni, construction du quai *Assembly* et l'installation d'une grue électrique; Port-Simpson, renouvellement de la tête du quai; Powell-River, construction d'un brise-lames; Revelstoke, réparations au barrage de déviation;

Savary-Island, prolongement et réparations au quai; Sturdie's Bay, reconstruction du quai et construction d'un prolongement; Westview (Vancouver), construction d'un quai; Woodwards-Channel, réparations au mur de direction.

Les travaux suivants, faits à l'entreprise, n'étaient pas encore achevés à la fin de l'exercice:

Nouvelle-Ecosse. — Bridgewater, reconstruction du quai; Clark's Harbour, construction d'un quai; Grass-Cove, construction d'un brise-lames; Halifax (chantier maritime), terrassement du terrain de parade et reconstruction du quai nº 5; Peas-Brook, construction d'un quai; Port-Maitland, prolongement au brise-lames; Shag-Harbour, construction d'un brise-lames.

Ile-du-Prince-Edouard. — Charlottetown, prolongement au quai du Canadien-National et au hangar à marchandises; Souris, réparations au brise-lames.

Nouveau-Brunswick. — Escuminac, prolongement au brise-lames.

Québec. — Bagotville, réparations au quai; Hudson, reconstruction du quai; Matane, réparations au brise-lames de l'ouest; Montmagny, réparations au quai; Natashquan, prolongement au quai; Hudson, reconstruction du quai; Paspédiac, prolongement au quai; Petite-Rivière-Est, construction d'un brise-lames; Saint-Etienne-de-Malbaie, prolongement au quai; Sorel, construction d'un quai et d'une jetée; Varennes, construction d'un mur de protection; Verchères, construction d'un brise-lames.

Ontario. — Beaverton, reconstruction de la jetée; Cobourg, reconstruction du brise-lames sud-ouest; Goderich, prolongement au quai d'amarrage et reconstruction des jetées du nord et du sud; Kincardine, reconstruction de la jetée nord; Port-Arthur, prolongement au brise-lames, en maçonnerie de pierres brutes; Port-Burwell, réparations aux travaux du port; Port-Colborne, réparations au brise-lames; Port-Dover, amélioration du port; Port-Maitland, réparations à la jetée de l'ouest; Prescott, construction d'un mur de revêtement en bois et de fondations en pilotis pour le magasin à grains; Tobermory, construction d'un quai; Whitby, construction d'une jetée à l'entrée de l'ouest.

Manitoba. — Winnipeg, construction d'un quai.

Colombie-Britannique. — Esquimalt, construction d'une salle à manger, d'une forge et d'un entrepôt, changements et augmentations au bâtiment des pompes, et construction d'une maison pour le surintendant du bassin de radoub; Gray-Creek, reconstruction du quai; Ile Nicomen, ouvrage de protection; Rivière Okanagan, barrage; Steveston, jetée, construction de la section nº 5 de la jetée nord, et réparations à la section nº 4 de la jetée du nord.

DRAGAGE

On a dépensé $3,106,638.11 pour ces travaux, soit $227,078.66 de plus que l'exercice précédent.

La coque du bateau d'inspection à essence *Marion,* dont le ministère n'avait plus besoin, a été vendue.

Dans la Colombie-Britannique, on a continué le dragage dans le bras nord de la rivière Fraser, dans le chenal principal de cette rivière et à d'autres endroits sur le parcours de ladite rivière. Les autres endroits d'importance où on a dragué sont: Burnaby-Shoal, Cottonwood-Cut, Forest-Glen, Graham-Carrol's Crossing, Kootenay-Landing, New-Westminster, Salmon-Arm, Two-Beacon-Bar et Carroll's Landing, Vancouver et Victoria.

Au Manitoba, on a maintenu la navigation sur la rivière Rouge et à certains endroits sur le lac Winnipeg. On a fait des travaux de dragage importants à Devil's Lake, à Devil's Point, à l'île George, dans l'embouchure de la rivière Rouge et à Selkirk.

En Ontario, on a fait d'importants travaux de dragage à Blind-River, Bruce-Mines, Byng-Inlet, Cobourg, Collingwood, Fort-William, Goderich, Hamilton, Kincardine, Kingston, Kingsville, Lion's Head, Midland, Owen-Sound, Port-Arthur, Port-Burwell, Port-Dover, Port-Hope, Rondeau, Sarnia, Sault-Sainte-Marie, rivière Thames et Toronto.

Dans la province de Québec, d'importants travaux de dragage ont été faits à Amherst (Iles-de-la-Madeleine), Baie-de-la-Trinité, Baie-la-Vallière, Barachois-de-Malbaie, Beauharnois, Beaupré, Berthierville, Charlemagne, Contrecœur, Dundee, la baie Ellis, Lachine, lac Démontigny, lac Saint-Louis, Matane, Narrows (Iles-de-la-Madeleine), rivière Richelieu, Rivière-du-Loup (en haut), rivière Saguenay, rivière Saint-François, Saint-Antoine-de-Tilly, Saint-Laurent (île d'Orléans), rivière Saint-Louis, Saint-Pierre-les-Becquets, Saint-Sulpice, Sorel, Valleyfield, Varennes et rivière Yamaska.

Au Nouveau-Brunswick, de considérables travaux de dragage ont été faits à Campbellton, Lorneville, Pointe-Hébert et St. Stephen.

A la Nouvelle-Ecosse, d'importants travaux de dragage ont été faits à Antigonish, Chéticamp, Guysborough, La Have-Island, Lunenburg, Mabou, Margaree et Pictou-Landing.

A l'Ile-du-Prince-Edouard, de considérables travaux de dragage ont été faits à Bonshaw, Charlottetown, East-Bideford, Georgetown, Pinette et Summerside.

On a envoyé au ministère de la Marine cinquante-neuf rapports spéciaux sur le dragage exécuté au cours de la saison, afin que les navigateurs puissent être, au moyen de changements sur les cartes marines et d'avis, mis au courant du travail qui a été fait.

TRAVERSÉES

Les droits perçus des vingt-neuf permis en vigueur en 1928-29 se chiffrent à $1,358. Aucun nouveau permis de traversée n'a été émis au cours de l'exercice.

AÉRODROMES

Saint-Hubert.—La contribution du Canada dans le développement de l'aviation, telle que déterminée à la Conférence impériale, consistait à ériger un mât d'amarrage, comme un des postes d'atterrissage de ce côté-ci de l'océan Atlantique. L'aéroport de Montréal, à Saint-Hubert, sur un emplacement choisi en 1927 par des représentants du ministère de l'Air et du ministère de la Défense nationale, a été, quant à la construction, mis sous la direction du ministère des Travaux publics.

Le terrain sur lequel est sis l'aéroport de Saint-Hubert a une superficie de 615 acres, est de forme triangulaire et se trouve à 90 pieds au-dessus du niveau de la mer. Il est borné par le chemin de fer Canadien-National, la grande route de Chambly et le chemin de La Savane, et il est sis sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 7 milles de Montréal, en plein champ, où il n'y a ni fumée ni autres choses de nature à nuire à la navigation aérienne. Le sol consistant en une argile épaisse, il a fallu faire du drainage souterrain. Le chemin de fer Canadien-National et le pont Victoria, ainsi que le nouveau pont de la rive sud et les grandes routes améliorées, relient Saint-Hubert à la métropole.

On a établi les facilités suivantes: une voie de garage, un service d'alimentation d'eau, de l'énergie électrique, le téléphone, des services d'approvisionnement de gaz hydrogène et d'essence pour les dirigeables et les aéroplanes. On a aussi aménagé des postes de radio, de sans fil et de météorologie. Des chemins, des champs d'atterrissage, des pistes de décollage et des pistes de roulage ont été construits. Les constructions comprennent un mât d'amarrage, un bâtiment pour les machineries, des hangars pour les dirigeables, un garage, un bâtiment des pompes, un réservoir et un poste d'incendie, une voûte des transformateurs, un appareil de chauffage, une usine génératrice d'hydrogène, un réservoir à gaz, une tour d'indication et un poste de direction radiotélégraphique, une bâtisse

de radio et de météorologie, une bâtisse pour les soins médicaux provisoires, des bureaux, des logements pour le personnel d'opération, des locaux pour la poste, les douanes et l'immigration.

Les travaux de déblayement, de terrassement et de drainage souterrain ont été continués en 1928, sur une superficie d'environ 180 acres. Environ 6,100 pieds linéaires de chaussées ont été construits. La canalisation pour l'eau a été faite, y compris une ligne de tuyaux de 2 milles de longueur, de Southwark à Saint-Hubert, et de 1½ mille de tuyaux distributeurs principaux, pour l'eau crue et l'eau filtrée, respectivement. Des pompes et des appareils de filtration ont été installés d'une manière complète, avec un bâtiment pour les pompes, un réservoir et un poste d'incendie. On a construit un hangar permanent pour les aéroplanes, de 80 par 80 pieds, avec des apentis de 20 pieds de largeur, et on a posé un appareil de chauffage, etc. Une voie de garage, avec signaux électriques, a été construite sur une distance de 1,700 pieds, à partir du chemin de fer Canadien-National. On a construit un bâtiment pour le service météorologique et de radio. Des marques d'atterrissage ont été tracées, un appareil d'éclairage a été posé dans le hangar temporaire, etc.

Le mât d'amarrage pour les dirigeables a été érigé. C'est une construction en acier de 205 pieds de hauteur. On a installé, dans le bâtiment construit au pied de la tour pour contenir les machineries, trois treuils électro-hydrauliques à vitesse variée, un appareil de chauffage complet, de la plomberie, etc. Tous les conduits, garnitures et fils électriques requis pour les services ont été posés, et un ascenseur a été fourni. Des lampes de signaux temporaires ont été placées sur la tour. On a livré sur les lieux un petit générateur de gaz silicol hydrogène.

On a étudié davantage les problèmes relatifs à la production et la distribution de l'hydrogène, à l'approvisionnement du combustible aux dirigeables, aux projets de construction, à l'éclairage des obstacles et à la lumière diffusée, au drainage souterrain et aux drains de sortie, au gazonnement, aux pistes de décollage, aux pistes de roulage, aux chemins, aux clôtures, etc.

Rimouski.—Relativement à l'expansion rapide du service postal aérien, le ministère a, en 1928, développé davantage les facilités de l'aérodrome de Rimouski. On a construit un hangar en bois, de 60 par 60 pieds, pour les aéroplanes. On a enlevé du terrain les cailloux et les broussailles, fait du terrassement et du drainage souterrain, rempli les fossés, enlevé les clôtures de bornage et clôturé le terrain en entier. Le chemin a été amélioré.

TERMINUS INFÉRIEUR DES GRANDS LACS

Le développement du terminus inférieur des Grands lacs, à Prescott, a été commencé au cours de l'exercice. On a fait l'acquisition d'assez grand de terrain pour procéder à l'organisation préliminaire du projet, pour pouvoir construire plus tard d'autres magasins à grains et établir les industries accessoires d'un terminus de ce genre. On construira toutes les voies ferrées et aménagera tout le terrain de gare nécessaires au terminus. Des branchements seront construits, à des pentes convenables, à partir des chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadien-National.

Le magasin à grains aura une capacité d'environ 5,500,000 boisseaux; ce sera une longue et étroite construction ayant, sur un côté, des appareils de déchargement, et, sur l'autre côté, des facilités d'embarquement. Le chargement des wagons se fera à l'extrémité intérieure. A l'extrémité extérieure, il y aura un dock et un élévateur pour alléger les bateaux en service sur le canal, afin de permettre à ces bateaux de prendre une pleine cargaison aux ports des lacs, pour la diminuer ensuite selon la profondeur d'eau du canal. Le magasin à grains sera d'une capacité telle qu'il pourra puiser des bateaux 1,000,000 boisseaux par jour, verser dans les bateaux 1,500,000 boisseaux en dix heures et mettre dans des wagons 1,000,000 boisseaux par jour. Les facilités d'allègement des bateaux sont

en sus des opérations du magasin à grains, et la capacité de déchargement, à ce bassin, n'est pas comprise dans celle déjà mentionnée.

Le dock pour le déchargement des bateaux des lacs supérieurs a 1,340 pieds de longueur. Il aura suffisamment d'espace pour contenir deux des plus grands bateaux naviguant sur les lacs, et ceux-ci seront ainsi placés que les tours élévatoires roulantes pourront atteindre toutes les cales sans qu'il soit nécessaire de changer les bateaux de place.

Le projet initial comprend quatre tours élévatoires roulantes ayant chacune une capacité de 35,000 boisseaux par heure. La cale de déchargement a 250 pieds de largeur et sera draguée à une profondeur de 25 pieds. Un dock sera aménagé en travers cette cale pour l'amarrage des bateaux attendant pour être déchargés.

Le dock pour le déchargement des bateaux du fleuve a 800 pieds de longueur avec des bassins pour trois bateaux, qui se placeront sous les compartiments d'embarquement pour être chargés simultanément. Il y aura cinq couloirs pour chacun des trois bassins d'embarquement. La cale de déchargement a 200 pieds de longueur et sera draguée à une profondeur de 25 pieds. Un dock sera aménagé en travers la cale pour y amarrer les bateaux attendant pour être chargés.

Le grain venant des bateaux sera pesé, dans le magasin, au moyen de balances placées dans les tours élévatoires. Le grain sera déversé directement des tours dans la coupole du magasin, où il tombera sur six courroies transporteuses ou directement dans les compartiments. On pourra aussi décharger le grain directement des tours roulantes aux compartiments d'embarquement sans le monter de nouveau. Le chargement des bateaux se fera au moyen de quatre béquilles d'élévateur ayant chacune une capacité de 25,000 boisseaux par heure, lesquelles seront placées dans la coupole, au centre de la cale de déchargement. Le grain sera pesé par quatre balances à trémie de 2,500 boisseaux qui se décharger ont directement dans les compartiments d'embarquement.

L'appareil élévateur pour alléger les bateaux naviguant sur le canal aura une capacité de 25,000 boisseaux par heure, et il sera muni d'une balance distincte et d'une béquille pour verser le grain dans le magasin. Il y aura toujours un bassin où les bateaux pourront être allégés, lequel ne sera utilisé pour aucune autre fin.

Le chargement des wagons s'effectuera au moyen de quatre appareils élévateurs ayant une capacité de 17,000 boisseaux par heure, se déchargeant sur quatre voies ferrées dans des couloirs allant directement aux wagons. La coupole pour le chargement des wagons se trouvera à l'extrémité extérieure du magasin à grains. A l'extrémité intérieure, il y aura des appareils de nettoyage pouvant suffire aux besoins du magasin à grains, avec des grands greniers au-dessus et au-dessous desdits appareils.

Un appareil de séchage avec un bâtiment aux chaudières seront érigés à l'extrémité intérieure pour sécher le grain sauvé de l'eau ou le grain qui n'est pas assez sec.

Il y aura un grand bâtiment pour loger la station auxiliaire du magasin à grains, les bureaux d'administration et l'usine du réparateur de machines. Ce bâtiment contiendra aussi des salles à manger pour le personnel. On construira aussi un garage pouvant contenir douze voitures.

Le magasin à grains sera muni d'un outillage des plus perfectionnés. Il y aura partout des coussinets à rouleaux.

Au cours de l'exercice, les travaux en pilotis devant servir de fondations au magasin à grains, ont été commencés. Un contrat a, le 7 février 1929, été adjugé à la *Thunder Bay Harbour Improvement Company, Limited,* pour la construction des ouvrages de revêtement en bois et des fondations en pilotis, au coût approximatif de $496,390. Les travaux ont été commencés le 25 février, et la somme totale versée aux entrepreneurs, au cours de l'exercice, se chiffre à $49,290.

NOUVEAUX MAGASINS À GRAINS DES PORTS DES GRANDS LACS

On est à améliorer les ports d'Owen-Sound, de Collingwood et de Sarnia pour faciliter la manutention et l'emmagasinement du grain qui doit être transbordé dans ces ports.

A Owen-Sound, le chenal d'entrée et le chenal dans le port ont été creusés, et on a fait un bassin de virage au magasin à grains.

A Collingwood, on est à creuser le chenal d'entrée et le chenal dans le port.

A Sarnia, le bassin du magasin à grains a été creusé et on a aménagé, par creusage, un bassin pour l'hivernage des bateaux. On y a aussi placé des pilotis d'amarrage.

Ces améliorations permettront aux ports susmentionnés de manutentionner de fortes cargaisons de grains qui, sans cela, passeraient probablement par les ports américains. Le transport du grain par voies canadiennes qui s'ensuivra augmentera aussi les recettes des chemins de fer canadiens. Aux bénéfices que nous venons de mentionner peuvent s'ajouter les avantages résultant du fait que de fortes dépenses seront faites localement pour tenir en hivernage dans des ports canadiens les bateaux qui font le transport du grain. Cela occasionnera, dans le cas de chaque bateau ainsi hiverné, des déboursés considérables pour l'approvisionnement, les fournitures et les réparations, dépenses qui contribuent toutes à augmenter le chiffre d'affaires de la localité. Tous ces ports promettent de devenir des facteurs importants dans le projet général qu'on est à élaborer pour le transport du grain canadien.

ÉDIFICES PUBLICS

Le montant total déboursé pour la construction, l'entretien et la réparation des édifices publics, a été de $9,902,676.18.

Ce montant se répartit comme suit: $3,621,549.89 pour la construction et l'amélioration d'édifices publics, et $6,281,126.29 pour les réparations et l'entretien.

Les édifices et les travaux suivants ont été achevés pendant l'exercice:

Nouvelle-Ecosse.—North-Sydney, allonge à l'édifice public; Truro, augmentations et changements à l'édifice public.

Québec.—Baie-Saint-Paul, édifice public; Granby, changements à l'édifice public; Québec, quartiers du Gouverneur Général, à la Citadelle, augmentations et améliorations.

Ontario.—London, changements au bureau de poste; Oshawa, augmentations et changements à l'entrepôt de vérification des douanes, et améliorations à l'édifice public; Ottawa, ferme expérimentale, hangar pour le séchage du tabac et allonge au bâtiment pour les grains; Rockland, édifice public; Sudbury, augmentations et changements à l'édifice public.

Saskatchewan.—Tisdale, édifice public.

Alberta.—Calgary, édifice pour l'inspection des grains.

Colombie-Britannique.—Douglas, édifice des douanes et de l'immigration; Vancouver, changements et augmentations à l'appareil de chauffage de l'hôpital Shaughnessy.

Les travaux suivants étaient en cours à la fin de l'exercice:

Nouveau-Brunswick.—Bouctouche, édifice public; Sackville, changements et augmentations au laboratoire des grains, dans l'édifice de l'agriculture; Sainte-Croix, édifice des douanes et de l'immigration.

Québec.—Montréal, changements et augmentations à la station postale "B"; Outremont, station postale; Québec, hôpital de l'immigration; Rock-Island, édifice des douanes et de l'immigration; Waterloo, édifice public.

Ontario.—Chatham, augmentations à l'édifice public; Hespeler, édifice public; North-Bay, changements et améliorations au bureau de poste; Ottawa, édifice de la Confédération, augmentations au laboratoire de la rue Booth, bâtiment d'horticulture à la ferme expérimentale, ascenseur dans l'édifice de l'ouest.

Manitoba.—Emerson, édifice des douanes et de l'immigration; Transcona, édifice public; Winnipeg, changements et augmentations à l'appareil de chauffage, aux baraquements Fort-Osborne, et allonge à l'hôpital Deer-Lodge.

Saskatchewan.—Prince-Albert, augmentations et changements à l'édifice public, et construction d'un bâtiment pour l'immigration; Rosthern, édifice public; Swift-Current, édifice public.

Alberta.—Wainwright, édifice public.

ÉDIFICE DE LA CONFÉDÉRATION

Un contrat a été adjugé à la *Peter Lyall & Sons Construction Company, Limited*, pour la construction de l'édifice de la Confédération dont la pose de la pierre angulaire a été décrite dans le rapport de l'année dernière. Cet édifice est le premier d'un groupe d'édifices qui doivent être construits sur le terrain du Gouvernement du Dominion, à l'ouest de la rue Bank et au nord de la rue Wellington. Il est sis sur un emplacement, à l'angle des rues Bank et Wellington, qui a 198 pieds de front sur la rue Bank et 261 pieds sur la rue Wellington.

L'édifice est du style du château gothique français, et l'extérieur s'harmonise avec les édifices du Parlement tout en conservant le caractère distinctif qui est propre à son genre d'architecture.

Le plan de l'édifice est en forme de V double, ce qui donne aux trois ailes le maximum d'éclairage et d'aération.

A l'exclusion du sous-sol et du sous-sol inférieur, l'aile de la rue Wellington aura neuf étages, celle de la rue Bank huit étages, tandis que la tour de 240 pieds contiendra quatorze étages.

Les fondations sont en béton et portent partout sur le roc solide. Bien que les murs extérieurs, qui sont lambrissés avec de la pierre calcaire *Nepean* dressée, avec garnitures en pierre calcaire *Wallace,* soient de construction assez massive pour porter leur propre poids, la charpente principale de l'édifice est en acier de construction à l'épreuve du feu, et les planchers sont en béton armé. Les toits à pente raide avec leurs nombreuses lucarnes sont faits de dalles de béton armé reposant sur des chevrons en acier, et sont isolés; le tout est recouvert de tôle de cuivre.

Le hall de l'entrée principale et tous les autres halls où se trouveront les ascenseurs, seront lambrissés en marbre; les corridors auront des dados en ciment peinturés, et les cloisons seront en terra-cotta. Tous les autres murs et tous les plafonds seront finis en plâtre dur, et le plafond du hall de l'entrée principale sera ornementé.

La boiserie intérieure qui comprend les cadres des portes et des fenêtres sera en merisier. Les planchers des bureaux seront couverts avec du linoléum *Battleship*; les planchers des corridors et des chambres de toilette seront en terrazzo, ceux des corridors ayant des bordures en marbre.

Tous les escaliers seront en fer et en acier, avec girons en marbre et mains courantes en bois dur.

Il y aura six ascenseurs du modèle le plus récent; ils desserviront tous les étages jusqu'au huitième et au neuvième, tandis que dans la tour, un ascenseur

automatique montera du neuvième étage jusqu'au quatorzième. Il y aura de plus un monte-charge allant du sous-sol inférieur jusqu'au neuvième étage.

Le service électrique des bureaux comportera, outre les lampes en suspension, des issues de courant placées dans les planchers pour les sonneries, les lampes portatives et les téléphones; ces issues seront placées convenablement pour les besoins de chaque bureau.

L'édifice entier sera chauffé par un appareil de chauffage à vapeur à vide, dont les conduites d'alimentation et les tuyaux de retour principaux seront raccordés à la conduite principale à vapeur sous haute pression et au tuyau de retour par le vide venant de l'usine de chauffage centrale. Ces raccordements sont faits par un tunnel secondaire qui relie l'édifice au tunnel existant, sous la rue Vittoria.

Un appareil complet de nettoyage par le vide sera installé pour enlever de l'édifice et de l'ameublement toutes les saletés, la poussière, etc.

Pour la ventilation, l'air frais sera amené aux halls des ascenseurs et évacué par des registres placés dans les corridors. Les chambres de toilette auront des conduites de ventilation indépendantes, avec éventails, et le sous-sol inférieur, qui se trouve entièrement sous le niveau du sol et qui ne servira qu'à l'entreposage, sera ventilé par des conduites d'air frais et des conduites d'évacuation.

Les travaux de construction ont été mis en marche en octobre 1928 et progressent rapidement.

BAUX

Le coût de l'entretien des édifices publics a été de $6,281,126.29, dont $1,658,826.89 pour location d'édifices ou parties d'édifices utilisés par divers ministères, dans le Dominion.

Les baux en vigueur à la fin de l'exercice 1928-1929 étaient au nombre de 502, soit trente-huit de plus que l'exercice précédent. Ainsi que le montre le rapport de l'année dernière, les loyers pour l'exercice 1927-1928 se chiffraient à $1,441,675.72. Pour l'exercice 1928-1929, les loyers accusent une augmentation de $217,151.17 du fait qu'on a dû louer plus d'espace pour divers ministères.

Le tableau suivant indique le nombre de baux en vigueur et le montant des loyers payés dans chaque province:

Nouvelle-Ecosse	25	$ 43,314 76
Ile-du-Prince-Edouard	6	961 25
Nouveau-Brunswick	25	12,784 63
Québec	77	137,120 92
Ontario (Ottawa non compris)	112	312,152 20
Ottawa	67	764,411 30
Manitoba	36	75,811 86
Saskatchewan	49	90,257 13
Alberta	53	159,347 20
Colombie-Britannique	50	62,005 64
Yukon	2	660 00
	502	$1,658,826 89

En plus de ce qui précède, on a déboursé du crédit voté pour les loyers, la somme de $18,279.03 pour l'édifice Canadien à Londres, Angleterre, comme suit: $9,731.83 pour la location du terrain et $8,547.20 pour les impôts.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE

A la fin de l'exercice, il y avait 9,848 milles de lignes de poteaux, 12,085$\frac{3}{4}$ milles de lignes de fils, 369$\frac{7}{12}$ nœuds de câbles et 895 bureaux.

Le nombre de dépêches transmises durant l'année s'est élevé à 537,080, à comparer avec 535,605 pour l'exercice précédent, soit une augmentation de 1,475.

Les dépenses pour la construction, la réparation et l'entretien des réseaux télégraphiques se chiffrent à $893,888.01, à comparer avec les dépenses de

$840,450.66 pour l'exercice 1927-28, soit une augmentation de $53,437.35. La somme de $17,725.67 de cette augmentation est imputable aux frais d'entretien, le reste étant dû à l'augmentation des travaux nécessaires de réparation, de reconstruction et de construction, principalement dans le Québec, l'Alberta et la Colombie-Britannique.

Quant au revenu, les recettes nettes provenant de l'exploitation du Service télégraphique de l'Etat, au cours de l'exercice 1928-29, se chiffrent à $300,662.27, soit une augmentation de $4,064.20 sur l'exercice 1927-28, augmentation répartie comme suit entre les divers réseaux:—

	Augmentation	Diminution
Baie de Fundy	$.....	$ 237 72
Cap-Breton	912 14	.....
Chatham-Escuminac	363 81	.....
Côte Nord, à l'est de Bersimis	71 18	.....
Côte Nord, à l'ouest de Bersimis	.....	271 48
Comté de Québec	.....	340 89
Grosse-Ile, Ile-aux-Coudres et Ile d'Orléans	84 01	.....
Ile-de-la-Madeleine	135 29	.....
Ile Pelée	.....	16 80
Alberta-Saskatchewan	8,319 34	.....
Colombie-Britannique, terre ferme	.....	23,223 13
Colombie-Britannique, île Vancouver	7,211 00	.....
Colombie-Britannique nord et Yukon	11,057 45	.....
	$28,154 22	$24,090 02
Augmentation nette	$ 4,064 20	

Ainsi que l'indique le tableau ci-dessus, il y a une augmentation dans tous les districts, sauf dans cinq dont quatre n'accusent que des diminutions relativement minimes. La diminution des recettes du réseau de la terre ferme de la Colombie-Britannique est due principalement à la vente de 1,006 milles de lignes téléphoniques, dans les districts de Kamloops, Penticton et Vernon. Toutefois, cette perte de revenu est compensée par une diminution de $29,605.12 dans les dépenses totales de cette division.

Pour se conformer aux exigences de la Loi de l'Accise, promulguée au cours de la session de 1922, on a perçu pour le ministère du Revenu national un impôt de $6,773.25 sur toutes les affaires transigées par le Service télégraphique de l'Etat.

Les recettes brutes, de toutes provenances, ont été de $356,485.20.

GALERIE NATIONALE

La Galerie nationale a, au cours de l'exercice, subi une expansion très considérable, quant à la valeur et à l'étendue de ses activités. L'intérêt toujours croissant que le peuple a manifesté pour les expositions d'œuvres d'art du Canada et de l'étranger, tenues à Ottawa et dans d'autres endroits du pays, est une preuve qu'on apprécie de plus en plus le travail de la Galerie nationale. Il y a eu des expositions dans un plus grand nombre d'endroits que par les années passées, et l'on a constaté avec beaucoup de satisfaction l'attention et l'appréciation dont l'art canadien a été l'objet. L'art, au Canada, s'est développé constamment vers un progrès toujours grandissant, et il a atteint un haut degré de perfection.

Plusieurs acquisitions remarquables ont été faites durant l'année, et des œuvres d'une haute importance et d'une grande valeur ont été ajoutées à la collection. Au nombre de ces dernières se trouvent des peintures d'une exécution et d'une distinction rares, qui représentent dignement dans la collection canadienne quelques-uns des plus grands peintres de tous les temps. Il est intéressant de savoir que la Galerie de Nurembour, la Galerie du Louvre et la Galerie nationale de Londres faisaient des démarches pour obtenir l'une de ces peintures: " Portrait d'un noble allemand ", de Bartel Beham, au moment même où nous en faisions l'acquisition.

Des œuvres d'art ont été prêtées, pour fins d'exposition, aux endroits suivants:

Saint-Jean, N.-B.; Montréal, Québec, P.Q.; Fort-William, Guelph, Kingston, London, Ottawa, Saint-Thomas, Stratford, Toronto, Ont.; Winnipeg, Man.; Moose-Jaw, Sask.; Calgary, Camrose, Drumheller, Edmonton, Alberta; New-Westminster, Vancouver, Victoria, C.-B.; Washington, D.C.

Au nombre des principales acquisitions faites au cours de l'exercice, on compte six peintures à l'huile dont les titres, avec les noms des auteurs, se trouvent dans le rapport de la Galerie nationale faisant partie du présent volume.

On trouvera, joints à ce rapport, des états détaillés fournis par les diverses divisions du ministère, donnant des renseignements complets sur les travaux accomplis au cours de l'exercice.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. B. HUNTER,
Sous-Ministre.

ÉDIFICES PUBLICS

Par T. W. Fuller, architecte en chef

NOUVELLE-ÉCOSSE

ANTIGONISH

Edifice public.—On a fait des réparations d'ordre général, et l'édifice a été peinturé et décoré.

DIGBY

Edifice public.—L'édifice a été embelli et peinturé; le tuyau d'égout a été réparé et prolongé.

GLACE-BAY

Edifice public.—On a installé deux nouvelles fournaises à l'eau chaude, et on a posé de nouveaux fils électriques dans l'édifice.

HALIFAX

Ile Lawlor, station de quarantaine.—Des réparations ont été exécutées à la boiserie et à la plomberie; une soute à charbon a été construite dans l'usine d'énergie.

Généralités.—On a fait diverses réparations et améliorations au bureau de poste, à l'édifice des douanes et à l'hôpital Rockhead.

KENTVILLE

Edifice public.—L'édifice a été réparé, peinturé et décoré.

NORTH-SYDNEY

Entrepôt des douanes.—On a adjugé un contrat pour la construction d'un entrepôt pour les douanes, sur le terrain du gouvernement, en arrière du présent édifice public. La nouvelle construction est à l'épreuve du feu, a un étage, 70 pieds de longueur et 29 pieds 6 pouces de largeur.

TRURO

Edifice public.—On a adjugé un contrat pour la construction d'une allonge, en arrière du présent édifice, afin de donner plus d'espace au bureau de poste. La nouvelle partie est en brique, a un étage, 42 pieds de longueur et 43 pieds de largeur.

GÉNÉRALITÉS

Des réparations et améliorations peu importantes ont été exécutées aux édifices publics de Bridgewater et Lunenburg.

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

GÉNÉRALITÉS

Des réparations et améliorations peu importantes ont été exécutées et des travaux de peinture ont été faits aux édifices de Charlottetown, Kensington, Summerside et Tignish.

NOUVEAU-BRUNSWICK

BOUCTOUCHE

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice sur un emplacement se trouvant sur le côté nord du chemin de Bouctouche. Ce terrain, acheté en 1913, a 60 pieds de largeur par 100 pieds de profondeur. Le nouvel édifice sera en brique et reposera sur des fondations en béton. La partie de devant aura deux étages au-dessus du sol, aura 40 pieds 9 pouces de largeur par 29 pieds 9 pouces de profondeur; la partie de derrière aura un étage et aura 40 pieds 9 pouces par 19 pieds. Au premier étage, on logera le bureau de poste et le bureau des douanes, et, au deuxième étage, il y aura le comptoir et les archives des douanes, ainsi qu'un bureau pour le ministère de la Marine.

NEWCASTLE

Edifice public.—On a fait, en vertu d'un contrat, un nouvel aménagement intérieur du bureau de poste. On a posé de nouveaux fils et de nouvelles garnitures électriques. Les planchers ont été réparés et une plate-forme a été construite en arrière de l'édifice. Le logement du concierge a été complètement embelli, et le toit a été réparé.

ST. STEPHEN

Edifice public.—L'entrepôt des douanes a été déménagé du premier étage au sous-sol, et l'espace ainsi vidé a été mis à la disposition du service postal. L'édifice a été réparé et changé en vue de cette nouvelle disposition, et des augmentations et changements ont été exécutés à l'aménagement intérieur.

SAINTE-CROIX

Edifice des douanes et de l'immigration.—On a adjugé un contrat pour la construction d'un bâtiment en bois sur des fondations en béton, avec une marquise sur chaque côté. Ce bâtiment se trouve à l'extrémité du pont international. L'ouvrage n'était pas terminé à la fin de l'exercice.

SAINT-JEAN

Edifice des douanes.—Le troisième étage de l'édifice a été peinturé et décoré, des cloisons ont été érigées, un ventilateur a été posé, et des réparations d'ordre général ont été faites.

Nouveau bureau de poste.—Des changements ont été exécutés pour loger le bureau de l'impôt sur le revenu. L'éclairage de la partie destinée au personnel a été amélioré, et un appareil de chauffage automatique a été installé.

Station de quarantaine, île Partridge.—Des réparations, des changements et des améliorations ont été exécutés, et les salles de détention de première et de troisième classe, l'usine d'énergie, l'hôpital principal, la résidence du médecin et la salle d'attente ont été peinturés. On a construit une soute à charbon, et des améliorations ont été faites à l'appareil de chauffage du bâtiment des bains de désinfection.

Edifice de la banque d'épargnes.—Des réparations d'ordre général ont été faites à l'édifice.

SAINT-JEAN-OUEST

Edifice de l'immigration.—Des changements et des améliorations ont été faits à l'édifice de la rue Union. On a posé de nouveaux planchers, on a érigé de nouvelles cloisons dans les chambres de toilette, et on a renouvelé le toit en gravier. Toute la plomberie a été réparée et améliorée, ces travaux comprenant la pose d'une nouvelle fournaise, d'une chaudière, d'un moteur à pompe et d'un poêle électrique. On a peinturé l'intérieur, érigé une nouvelle rampe et réparé les hangars à charbon se trouvant dessous.

SACKVILLE

Bâtiment d'agriculture.—On a adjugé un contrat pour des changements, des remises à neuf et des augmentations au bâtiment récemment acheté par le ministère de l'Agriculture, afin de loger le laboratoire des graines. Les travaux n'étaient pas encore achevés à la fin de l'exercice.

GÉNÉRALITÉS

Des réparations ou des changements de peu d'importance ont été exécutés, ou des travaux de peinture ont été faits, aux édifices publics de Fairville et de Fredericton.

QUÉBEC

BAIE-SAINT-PAUL

Edifice public.—L'édifice décrit dans le rapport de l'année dernière a été parachevé, et l'aménagement intérieur a été fait. Le terrain a été terrassé et des clôtures ont été construites.

BERTHIERVILLE

Edifice public.—Un plancher en bois dur a été posé au deuxième étage, et l'intérieur a été peinturé et décoré. Les clôtures et les plates-formes ont été réparées.

BUCKINGHAM

Edifice public.—L'édifice a été entièrement remis à neuf. Le toit a été réparé, un balcon a été construit pour le concierge, le drainage et la plomberie ont été renouvelés, et les appareils de chauffage et d'éclairage ont été améliorés. Un nouveau plancher en terrazzo a été posé dans le corridor.

CHICOUTIMI

Edifice public.—Un nouvel aménagement intérieur a été exécuté dans le bureau de poste, et l'édifice a été réparé.

DRUMMONDVILLE

Edifice public.—Une cloison pour le bureau de poste, des comptoirs, des casiers et d'autres garnitures ont été fournis et posés.

GRANBY

Edifice public.—L'édifice a été entièrement remis à neuf, peinturé et décoré. Les bureaux du Revenu national ont été disposés d'une autre façon et on les a aménagés d'une manière permanente. Un pavage en béton a été construit et on a érigé une barrière en acier.

HULL

Edifice public.—Une nouvelle cloison et de nouveaux casiers ont été installés dans le bureau de poste, et de nouveaux fils électriques ont été posés au premier étage. Ces travaux ont été exécutés à l'entreprise.

JOLIETTE

Edifice public.—Le toit a été réparé et peinturé. D'autres réparations et améliorations ont été exécutées à l'édifice et à l'appareil de chauffage.

LÉVIS

Edifice public.—Des réparations importantes ont été faites aux murs extérieurs, au toit, aux fournaises, etc. L'édifice a été peinturé à l'intérieur et à l'extérieur.

MAGOG

Edifice public.—Des planchers en terrazzo ont été posés dans le vestibule public et aux entrées. L'ouvrage en brique a été rejointoyé, et l'édifice a été entièrement remis à neuf, peinturé et décoré.

MANIWAKI

Edifice public.—Le puits a été creusé davantage pour qu'il donne plus d'eau, et un tuyau d'égout a été posé jusqu'à la rivière Désert.

MONT-LAURIER

Edifice public.—Des trottoirs en béton ont été construits, et, à l'arrière du terrain, une clôture a été érigée.

MONTRÉAL

Bureau de poste central.—Des réparations ont été faites aux murs de pierre et aux corniches de pierre. La couverture a été renouvelée. D'autres planchers ont été posés. Des changements et des réparations ont été faits à la plomberie et à l'appareil d'éclairage. Les horloges électriques et les ascenseurs ont aussi été réparés.

Station postale "B".—Des changements et des réparations ont été faits aux garnitures, et des brûleurs à l'huile ont été posés.

Station postale "H".—Des changements ont été faits à l'appareil de chauffage, et les planchers ont été passés au papier verré et polis.

Station postale " N ".—L'espace du bureau de poste a été agrandi; un nouveau comptoir et de nouvelles cloisons ont été érigés.

Edifice Stephens. — Cet édifice a été converti en station postale temporaire, et des changements ont été faits à cet effet. Des glissoirs aux matières postales et des appareils transporteurs ont été installés, ainsi que des garnitures de plomberie. De nouveaux fils ont été posés dans l'édifice, et de nouvelles garnitures d'éclairage ont été fournies.

Vieil entrepôt de vérification. — Les travaux de restauration de ce bâtiment ont été continués durant l'exercice. Des changements et des améliorations ont été exécutés aux appareils de chauffage et d'éclairage, et des garnitures électriques ont été posées. Six monte-charges électriques ont été installés, et le bâtiment a été muni de tablettes, de compartiments, de tables, etc.

Station postale d'Outremont. — Un contrat a été adjugé pour la construction d'un bureau de poste sur l'emplacement acheté en 1927. Ce terrain a 64 pieds de largeur, sur la rue Bernard, et 100 pieds de profondeur, sur la rue de l'Epée. Ce sera un édifice en brique ayant deux étages et un sous-sol. Il aura 53 pieds 4 pouces par 34 pieds, avec une annexe d'un étage à l'arrière, de 54 par 41 pieds.

Nouvel entrepôt de vérification. — Des changements et des améliorations ont été faits, l'extérieur du bâtiment a été peinturé et une partie de l'intérieur a été décorée. Des changements ont été faits à la disposition des fils électriques, au sixième étage, et une pompe de puisard électrique a été posée dans la chambre des chaudières.

Edifice Labelle. — Des fils électriques ont été posés et le bâtiment a été aménagé pour servir de bureaux au ministère du Rétablissement des soldats.

Généralités. — Diverses réparations et améliorations ont été faites aux stations postales " C ", " D ", " F ", " O ", " S " et d'Hochelaga, ainsi qu'à l'hôpital de l'immigration.

PIERREVILLE

Edifice public.—L'édifice a été réparé et peinturé, les trottoirs en béton, en avant de l'édifice, ont été renouvelés; un nouveau tambour d'entrée et un perron ont été construits.

QUÉBEC

Quartiers du Gouverneur Général. — La remise à neuf de ces logements a été terminée. L'intérieur de la vieille partie, construite en 1824, a été changé, réparé, embelli, etc., pour le rendre conforme aux exigences modernes. Le toit a été renouvelé, le plâtrage a été réparé, un tambour principal a été construit, des escaliers en fer conduisant à la terrasse inférieure ont été érigés, de nouvelles garnitures électriques ont été posées et une nouvelle dépense a été construite. Un nouvel avertisseur d'incendie a été installé. La terrasse en bois, qui était dans un état de décomposition, a été reconstruite, le terrain a été terrassé et un pavé en béton a été construit dans la cour de service.

Bureau de poste central. — Des réparations d'ordre général ont été faites à l'édifice; l'extérieur et l'intérieur ont été repeinturés et embellis.

Entrepôt de vérification. — Une partie du plancher du rez-de-chaussée, y compris les poutres et les solives, a été renouvelée, et les dommages causés au plâtrage par le tremblement de terre ont été ragréés.

Edifice de l'immigration. — Des changements ont été exécutés à l'appareil de chauffage, et diverses réparations ont été faites.

Hôpital de l'immigration. — Un contrat a été adjugé pour la construction d'une allonge à l'hôpital existant. La nouvelle partie sera en brique et construite sur un sous-sol en béton; elle aura un toit et des planchers en béton armé. Elle aura 107 pieds 10 pouces par 40 pieds 4 pouces; elle aura trois étages de hauteur, et sera munie de deux pavillons diagonaux aux extrémités opposées du corridor, mesurant chacun 33 pieds 2 pouces par 23 pieds 4 pouces.

Station postale " B ". — On a installé des pièces d'aménagement intérieur, des comptoirs, une cloison et des cases aux lettres, et on a aussi fait des améliorations de peu d'importance.

Généralités. — Diverses réparations et améliorations ont été faites à l'édifice des douanes, à la station postale de Limoilou et à l'édifice de la Marine.

ROCK-ISLAND

Edifice des douanes et de l'immigration. — Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice d'un étage et demi avec sous-sol, et construit avec parement en brique. Il mesurera 54 par 38 pieds, et sera muni d'un garage à un étage en brique et en béton, de 40 par 15 pieds.

SAINT-JACQUES-DE-L'ACHIGAN

Edifice public.—L'édifice décrit dans le rapport de l'année dernière a été achevé, et l'aménagement y a été fait.

SAINT-JEAN

Edifice des douanes. — Le premier étage a été disposé pour servir d'entrepôt de vérification, et on a fait une entrée à l'arrière, ainsi qu'un perron. L'édifice a été peinturé et embelli partout.

SAINT-LAMBERT

Edifice public. — On a fait des réparations d'ordre général, et peinturé l'intérieur et l'extérieur de l'édifice.

SAINTE-THÉRÈSE

Edifice public. — On a construit un mur de soutènement en béton, et le terrain environnant a été terrassé et ensemencé.

WATERLOO

Edifice public. — Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice public à la jonction des rues Court et Foster. Ce sera une construction en brique, à deux étages et un sous-sol mesurant 45 par 31 pieds; elle sera surmontée d'une tour pour horloge.

GÉNÉRALITÉS

Des réparations ou des améliorations de peu d'importance, ou encore des travaux de peinture, ont été faits aux édifices publics des endroits suivants: Acton-Vale, Arthabaska, Dundee, Laprairie, Rawdon, Richmond, Saint-Hyacinthe, Sorel et Trois-Rivières.

ONTARIO

CARDINAL

Edifice public. — Tout l'édifice a été remis à neuf. On a renouvelé le toit, réparé et repeinturé l'ouvrage en brique, réparé la cheminée et posé de nouveaux planchers; des réparations ont été faites à la plomberie, puis on a peinturé et embelli l'intérieur et l'extérieur de l'édifice. Un vieux hangar a été reconstruit à neuf.

CHATHAM

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour la construction de deux allonges d'un étage à l'édifice public. L'une, mesurant 48 par 34 pieds, fournira un espace additionnel pour les employés du bureau de poste, et l'autre, mesurant 29 par 24 pieds, sera destinée à l'usage des douanes.

COLLINGWOOD

Edifice public.—Des réparations considérables ont été faites aux porches de l'entrée principale, au toit et à l'édifice en général. L'édifice a aussi été peinturé et embelli.

GALT

Edifice public.—On a jointoyé le mur d'arrière de l'édifice, des réparations d'ordre général ont été faites, et l'extérieur a été peinturé en neuf.

GUELPH

Edifice public.—Diverses réparations ont été faites, on a installé une nouvelle chaudière, et tout l'édifice a été peinturé et embelli.

HAMILTON

Edifice public.—On a complètement renouvelé les fils électriques et installé de nouvelles garnitures de lumière électrique. On a aussi embelli la chambre longue des douanes ainsi que les bureaux voisins.

Edifice Duffield.—Dans cet édifice, on a installé un appareil pour l'enlèvement du bran de scie provenant de l'atelier *Vetcraft*, et on a posé du linoléum dans les bureaux du ministère des Pensions et de la Santé. Dans la station postale "C", on a installé une balance à plate-forme et une machine *Cummings* pour étamper et empiler les matières postales.

HESPELER

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice public qui doit être érigé sur un emplacement acheté en 1914, et situé à l'angle des rues Queen et Cooper. Ce sera une construction en brique de 58 par 36 pieds, à deux étages et un sous-sol. Le premier étage logera le bureau de poste, tandis qu'au deuxième étage, il y aura des bureaux et le logement du concierge.

KENORA

Edifice public.—On a installé un nouvel appareil de chauffage consistant en deux fournaises à l'eau chaude *Gurney,* etc.

LISTOWEL

Edifice public.—Un plancher en terrazzo a été posé dans le vestibule public du bureau de poste. Diverses réparations ont été faites par tout l'édifice, et on a peinturé et embelli l'intérieur et l'extérieur.

LONDON

Edifice des douanes.—Diverses réparations et améliorations ont été faites à l'édifice.

Bureau de poste et édifice Carling.—On a fait de considérables remises à neuf à l'intérieur du bureau de poste, consistant principalement en la construction d'une mezzanine, d'une galerie d'observation, de bureaux pour le maître de poste et l'assistant maître de poste, et d'un compartiment pour la vente des timbres postaux.

MIDLAND

Edifice public.—On a fait par tout l'édifice des travaux de peinture et d'embellissement, ainsi que des réparations d'ordre général.

MITCHELL

Edifice public.—On a fait des réparations d'ordre général à l'édifice, et peinturé l'intérieur et l'extérieur.

NORTH-BAY

Edifice public.—On a fait des réparations et des améliorations, et posé un nouveau plancher dans le bureau de poste; la position de la cloison a été changée, les pièces de l'aménagement ont été réparées, et on a ajouté de nouvelles cases aux lettres. On a posé de nouveaux fils électriques dans tout l'édifice, et le système d'éclairage a été amélioré. On a fait de petits changements au système de chauffage et à la plomberie pour se conformer aux nouvelles conditions de l'édifice.

NORWICH

Edifice public.—L'édifice a été peinturé, embelli et réparé d'une façon générale.

OSHAWA

Edifice public.—Un ascenseur électrique a été installé entre les premier et deuxième étages du bureau de poste. On a amélioré les chambres de toilette et fait divers autres changements, y compris la pose de nouveaux fils électriques, de nouvelles garnitures d'éclairage, etc. Des changements ont aussi été faits à l'aménagement du bureau de poste.

Edifice des douanes.—On a ajouté un autre étage d'environ 75 par 45 pieds au-dessus de l'entrepôt de vérification. Cette partie qui est presque terminée logera la chambre longue, le bureau du percepteur, le bureau des archives, la voûte et les salles de toilette. Un contrat a été adjugé pour des changements et des augmentations aux pièces de l'aménagement intérieur.

OTTAWA

Généralités.—Au cours de l'exercice, on a vu avec soin à l'entretien et aux réparations de tous les édifices et de tous les terrains du Gouvernement.

Terrains.—Le terrain à l'ouest du bureau de poste a été terrassé et ensemencé, et on y a planté des fleurs. Les vieux hangars pour la taille de la pierre, sur la rue Sussex, ont été démolis, le terrain a été nivelé, la terrasse a été faite en pente et le terrassement en a été fait.

Serres.—Les vieilles serres du parc Major Hill ont été démolies, et on en a construit de nouvelles. La nouvelle serre aux palmes mesure 40 pieds 6 pouces par 40 pieds 6 pouces, et l'autre serre a 95 pieds par 20 pieds.

Chaussées.—Des réparations considérables ont été faites au pavage de la rue Wellington. Des réparations ont aussi été faites à la cour et au passage allant de la rue Saint-Patrice à l'arrière de l'édifice de l'Imprimerie nationale, ainsi qu'aux pavages d'asphalte où c'était nécessaire.

Edifice des Archives.—On a installé un avertisseur d'incendie automatique.

Edifice de la Confédération.—Cet édifice est le premier d'un groupe d'édifices qui seront construits sur le terrain du gouvernement fédéral, à l'ouest de la rue Bank et au nord de la rue Wellington. Il est sis sur l'emplacement qui se trouve à la jonction des rues Bank et Wellington. Le plan est en double "V", ce qui donne le plus de lumière et d'air possible dans les trois ailes. L'emplacement a 198 pieds de largeur sur la rue Bank et 261 pieds sur la rue Wellington. En sus du premier sous-sol et du sous-sol inférieur, l'aile de la rue Wellington aura neuf étages de hauteur, tandis que l'aile de la rue Bank et l'aile centrale en auront huit. La tour aura 240 pieds de hauteur et contiendra quatorze étages. L'édifice sera entièrement à l'épreuve du feu; l'extérieur aura des parements de pierre *Nepean*, avec des garnitures en pierre *Wallace*. Les planchers et le toit seront en béton armé, et les cloisons intérieures seront en terra-cotta. Les halls des ascenseurs seront lambrissés en marbre, tandis que les corridors seront finis en ciment et peinturés. Tous les autres murs et plafonds seront plâtrés, et les passages de l'entrée principale seront richement décorés. La boiserie intérieure sera en merisier. Les planchers des bureaux seront recouverts de linoléum *Battleship*, tandis que les corridors et les salles de toilette auront des planchers en terrazzo avec bordures en marbre. Tous les escaliers seront en métal, ils auront des girons en marbre et des mains courantes en bois dur. Il y aura six ascenseurs à passagers du modèle le plus moderne, desservant jusqu'aux huitième et neuvième étages; dans la tour, il y aura un ascenseur automatique qui montera jusqu'au quatorzième étage. Un monte-charge fera le service à partir du sous-sol inférieur jusqu'au neuvième étage. Tout l'édifice sera chauffé à la vapeur par le système de chauffage central. La construction a été commencée en octobre 1928, et se continue maintenant d'une façon progressive.

Edifice du bureau des Statistiques.—L'immeuble acquis sur la rue Sussex a été remis à neuf, réparé et peinturé. On a posé de nouveaux planchers, et le bâtiment a été aménagé pour loger le bureau des Statistiques.

Edifice du Parlement.—Des réparations ont été faites au toit et à l'ascenseur n° 1. On a aussi réparé la batterie de cuisine, ainsi que l'appareil frigorifique et la plomberie. De considérables remises à neuf ont été exécutées, puis divers corridors et diverses pièces ont été peinturées et embellies.

Imprimerie nationale.—Des réparations d'ordre général ont été faites à deux foyers mécaniques *Jones* à alimentation par en-dessous, et on a installé un appareil de contrôle automatique pour la chaleur.

Edifice du Conseil des Recherches scientifiques.—Des changements considérables ont été faits, et l'intérieur de l'édifice a été embelli.

Rideau Hall.—Des améliorations et des changements ont été faits à la résidence du Gouverneur Général, ainsi qu'aux terrains environnants, et on a érigé un nouveau pavillon de tennis.

Edifice de la Cour Suprême.—On a réparé le toit sur la section de la Cour de l'Echiquier. Le plancher de l'attique a été renforcé et des changements ont été faits à la bibliothèque, etc. Des portes d'incendie ont été installées aux deux entrées de la bibliothèque et on a posé un avertisseur automatique d'incendie dans l'attique et dans la bibliothèque. Le bureau du greffier-adjoint a été remis à neuf, et on a embelli une partie du rez-de-chaussée et du premier étage.

Ferme expérimentale.—On a construit, sur des fondations en béton, un bâtiment d'un étage en bois pour le séchage du tabac, mesurant 120 par 30 pieds, ainsi qu'une allonge au bâtiment des céréales. Cette allonge est une construction à parements de brique sur des fondations en béton; elle mesure 59 pieds 6 pouces par 21 pieds 6 pouces; elle a deux étages et un sous-sol, et contient un bureau et un laboratoire. Un contrat a aussi été adjugé pour la construction d'une allonge au bâtiment de l'horticulture. Cette allonge mesurera 63 par 38 pieds, et elle aura deux étages et demi et un sous-sol. Les murs de fondation et du sous-sol seront en béton avec parements en pierre. Les murs du premier étage seront en brique, et ceux du deuxième étage seront en bois et en stuc. On a aussi fait des changements à la bâtisse existante, consistant en de nouvelles salles de toilette, un escalier, etc. On a fait des améliorations, des réparations et des travaux de peinture à diverses autres bâtisses. On a érigé des portes avec des piliers en pierre aux entrées des terrains.

Laboratoire pour l'essai des combustibles.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un laboratoire pour l'essai des combustibles sur le terrain du Gouvernement, rue Booth. La partie d'en avant mesure 61 pieds 6 pouces par 56 pieds, et elle a deux étages et un sous-sol; la partie d'en arrière mesure 83 pieds par 56 pieds, et elle a un étage et un sous-sol. Les murs de la cave sont en béton, et ceux d'au-dessus sont en brique. Un deuxième contrat a été adjugé pour le parachèvement intérieur et pour l'aménagement du laboratoire. Un contrat a aussi été adjugé pour la construction d'une autre allonge à l'usine des essais des combustibles. La nouvelle construction est pour le laboratoire pyrométallurgique, et reliera les deux bâtiments existants. La bâtisse, qui mesurera 106 pieds par 56 pieds, sera en brique avec charpente en acier. Il y aura une mezzanine à chaque extrémité, et l'on construira les puits en béton nécessaires pour recevoir les machineries.

PARIS

Edifice public.—Un brûleur à l'huile a été installé dans l'édifice.

PARKHILL

Edifice public.—L'édifice a été complètement remis à neuf, peinturé et embelli.

PORT-STANLEY

Edifice public.—On a posé les pièces d'aménagement des douanes et du bureau de poste dans le *Community Hall.*

SAULT-SAINTE-MARIE

Edifice public.—L'édifice a été réparé, peinturé et embelli.

SHELBURNE

Edifice public.—On a fait des changements au système de drainage, et fourni un nouveau raccordement à l'égout. L'édifice a été peinturé et embelli.

SIMCOE

Edifice public.—Le mur du parapet, le long du toit, a été démoli et reconstruit. L'ouvrage en pierre et en brique a été rejointoyé, les marches ont été réparées, et on a peinturé l'intérieur et l'extérieur de l'édifice.

STRATFORD

Edifice public.—Un nouveau vestibule d'entrée a été construit dans le bureau de poste, et on a fait diverses réparations.

STRATHROY

Edifice public.—On a installé de nouvelles pièces d'aménagement dans le bureau de poste. On a posé de nouveaux fils et de nouvelles garnitures électriques dans tout l'édifice. Des changements ont été faits à l'appareil de chauffage, et l'intérieur du bureau de poste a été peinturé.

SUDBURY

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'une allonge d'un étage, mesurant 31 pieds par 28 pieds 6 pouces, sur la partie d'en arrière de l'édifice existant, au niveau du deuxième étage. Cette allonge pourra loger l'entrepôt de vérification qui est maintenant au premier étage, ce dernier espace étant requis par le bureau de poste. Un ascenseur sera installé du premier au deuxième étage.

TORONTO

Station postale "A", dans le Terminus.—L'outillage mécanique commandé l'année dernière a été complété par l'installation de couloirs, transporteurs, etc. On a transporté à un autre étage la division des matières postales recommandées, ce qui a nécessité une nouvelle disposition des cloisons existantes, ainsi que de nouvelles cloisons, etc. On a aménagé un certain nombre de cloisons en acier et en verre pour l'usage des magasins postaux, de l'atelier mécanique et des fonctionnaires des bureaux. Un atelier pour le bureau de poste a été muni de machineries, de moteurs, etc., et on a installé un système de ventilation dans le dépôt des sacs de malle. Trois étages de l'édifice ont été embellis; on y a introduit un nouveau conducteur principal d'énergie électrique, et l'extrémité de la rue Bay du terrain a été clôturée.

Station postale "L".—On a installé une nouvelle cloison et de nouvelles pièces d'aménagement dans le bureau de poste.

Edifice des Impôts.—On a fait des modifications considérables pour loger la division des Impôts, et l'édifice a été peinturé et embelli.

Entrepôt du Terminus.—Une partie du deuxième étage de l'édifice a été munie de cloisons, de cages pour les caissiers, de comptoirs, etc., pour l'usage du ministère du Revenu national.

Généralités.—On a fait des modifications et des améliorations au bureau du gaz et de l'électricité, 55 rue Victoria, ainsi qu'aux édifices, aux n°s 32 et 42, rue Adelaïde est.

TRENTON

Edifice public.—On a posé des planchers en bois dur dans la partie occupée par les douanes, et tout l'édifice a été peinturé et embelli. Un mur de soutènement a été construit autour de la partie d'en arrière du lot, et les chemins ont été nivelés de nouveau.

WESTON

Edifice public.—On a loué une partie d'un édifice situé sur la rue Main, pour les fins d'un bureau de poste, et ce local a été muni de pièces d'aménagement intérieur, consistant en un comptoir, une cloison, des cases à serrure, des pupitres, etc.

WHITBY

Edifice public.—On a posé de nouveaux raccordements d'égout et des tuyaux de drainage, et l'extérieur et l'intérieur de l'édifice ont été peinturés et embellis.

WOODSTOCK

Edifice public.—On a renouvelé les fils électriques, et posé de nouvelles garnitures d'éclairage électrique par tout l'édifice.

GÉNÉRALITÉS

Des changements, des améliorations ou des réparations de peu d'importance, de même que des travaux de peinture, ont été faits aux édifices publics suivants: Aylmer, Brampton, Brantford, Carleton-Place, Cayuga, Chesley, Clinton, Deseronto, Fort-William, Gananoque, Grimsby, Ingersoll, Kincardine, Kingston, Leamington, Peterboro, Port-Arthur, Port-Perry, Sarnia, Seaforth, St. Catherines, Walkerton, Walkerville et Welland.

MANITOBA

EMERSON

Edifice des douanes et de l'immigration.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice à un étage et un sous-sol, mesurant 60 pieds 8 pouces par 64 pieds, avec une marquise de 47 pieds par 27 pieds 6 pouces, se prolongeant au dehors, en avant de l'édifice. Ce sera une construction à parements de brique sur des fondations en béton.

TRANSCONA

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice à un étage et un sous-sol, mesurant 40 pieds par 52 pieds, et fait en brique sur des fondations en béton. Ce sera pour loger le bureau de poste.

SAINT-BONIFACE

Edifice du bureau de poste.—On a fait des réparations d'ordre général, et on a peinturé et embelli l'extérieur et l'intérieur de l'édifice.

WINNIPEG

Edifice des douanes.—On a fait de nouvelles cloisons et des améliorations, ainsi que des travaux d'embellissement, et on a amélioré l'éclairage dans les bureaux de l'ingénieur de district.

Bureau de poste général.—On a construit un nouveau récepteur de matières postales à la bordure du trottoir, ainsi qu'une salle sous le trottoir pour recevoir les malles. Des modifications ont été faites pour procurer plus d'espace à la division de l'expédition des malles. Une nouvelle pièce a été fournie à l'examinateur de district, au troisième étage, et la salle à manger a été déménagée du deuxième au troisième étage. Dans la salle de l'expédition des malles, au deuxième étage, on a installé une nouvelle courroie transporteuse *Matthews,* avec service électrique.

Edifice d'immigration n° 1.—Des réparations de peu d'importance ont été faites, de même que des travaux d'embellissement, aux deuxième, troisième et quatrième étages.

Edifice d'immigration n° 2.—On a reconstruit dans le sous-sol les cabinets de toilette et renouvelé les garnitures. Des réparations et améliorations de peu d'importance ont été faites dans l'édifice et aux trottoirs.

GÉNÉRALITÉS

Des changements, améliorations, réparations ou travaux de peinture, ont été faits aux édifices publics de Dauphin, Neepawa, Souris, Le Pas et Virden.

SASKATCHEWAN

BATTLEFORD

Edifice public.—Des réparations d'ordre général ont été faites, et l'intérieur de l'édifice a été peinturé et embelli.

MOOSE-JAW

Edifice public.—On a posé de nouveaux planchers, érigé des cloisons et fait des réparations d'ordre général.

NORTH-BATTLEFORD

Edifice public.—Des améliorations ont été faites à la tour d'horloge ainsi qu'aux cadrans de l'est et de l'ouest. De nouvelles chambres de toilette ont été construites dans le sous-sol de l'aile de l'est. Les terrains, en avant de l'édifice, ont été terrassés, ensemencés et entourés d'une clôture en fer.

PRINCE-ALBERT

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour des changements et des augmentations à l'édifice. Les nouvelles parties consistent en une allonge de 81 pieds 6 pouces par 57 pieds, à deux étages et un sous-sol, pour loger la division des Terres de la Couronne et la division des impôts, ainsi qu'une nouvelle partie de 34 par 55 pieds, à un étage et un sous-sol, pour le bureau de poste. Les nouvelles parties seront construites en brique appareillant la construction originale.

Edifice de l'immigration.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice à deux étages et un sous-sol, de 90 pieds par 35 pieds, sur un emplacement à l'angle de la 15e rue et de la première avenue. Ce sera une construction de brique avec garnitures en pierre, sur des fondations en béton.

REGINA

Edifice public.—Des réparations et améliorations ont été faites à l'aménagement du bureau de poste, à la galerie d'observation, etc., ainsi qu'aux deuxième et troisième étages, y compris la pose de planchers en bois dur.

Entrepôt de vérification.—On a fait des réparations et améliorations d'ordre général. On a posé de nouveaux planchers en bois dur et construit une plateforme de chargement.

Edifice du Receveur général.—On a posé un nouveau plancher au deuxième étage, pour le bureau de poste, et fait diverses autres réparations.

ROSTHERN

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice à l'angle des rues Peter et Eno. Il aura deux étages et un sous-sol; il mesurera 40 pieds par 47 pieds, et il sera construit en brique avec des garnitures en pierre, sur des fondations en béton. Le bureau de poste sera au premier étage, et le logement du concierge sera au deuxième étage.

SASKATOON

Edifice public.—Une nouvelle plate-forme a été construite à l'entrée des malles. L'appareil de chauffage a été remis en bon état, et on a fait diverses autres réparations.

SUTHERLAND

Pépinière forestière.—Les édifices de la pépinière ont été raccordés au système d'éclairage électrique de la ville de Sutherland, et l'on a posé la ligne de poteaux, les câbles, etc., nécessaires.

SWIFT-CURRENT

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice sur un emplacement que l'on avait acheté en 1914, à l'angle de la première avenue est et de la rue Chaplin. Le lot a 100 pieds de front sur l'avenue par 115 pieds de profondeur. L'édifice sera construit en brique avec des garnitures en pierre, sur des fondations en béton. Il mesurera 77 pieds 8 pouces par 56 pieds; la partie d'en avant, mesurant 31 pieds, aura deux étages, tandis que la partie d'en arrière n'aura qu'un étage. Le bureau de poste et l'entrepôt de vérification des douanes seront logés au premier étage, et la chambre longue des douanes, le percepteur et le concierge seront logés au deuxième étage.

TISDALE

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice sur un emplacement situé sur la rue Main, à l'angle de la rue Tisdale. La propriété a 280 pieds de front et 400 pieds de profondeur. L'édifice est une construction faite de brique et de terra-cotta avec des garnitures en pierre, et les murs du sous-sol sont en béton. Il mesure 45 pieds 3 pouces par 36 pieds 3 pouces, et il a deux étages de hauteur. Le premier étage sera aménagé pour le bureau de poste, et le concierge aura son logement au deuxième étage.

GÉNÉRALITÉS

Des améliorations ou réparations de peu d'importance, ou des travaux de peinture, ont été faits aux édifices publics de Gravelbourg, Maple-Creek, Weyburn et Yorkton.

ALBERTA

CALGARY

Edifice Blow.—On a installé un appareil frigorifique mécanique. On a posé un avertisseur moderne d'incendie et fourni des radiateurs additionnels. Des travaux de peinture ont été faits à une partie de l'intérieur.

Edifice des douanes.—Des améliorations ont été faites à l'appareil de chauffage à gaz, à l'étage supérieur et à l'éclairage électrique dans les bureaux de l'Impôt sur le revenu. Des radiateurs additionnels ont été fournis et les bureaux ont été embellis.

Edifice pour l'inspection des grains.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice à un étage sur le terrain de la Compagnie du chemin de fer Canadien-National. L'édifice mesure 30 pieds par 16 pieds, il est construit en bois sur des fondations en béton, et il servira à loger le bureau de l'inspecteur, ainsi que les salles d'échantillons et d'emmagasinage.

EDMONTON

Edifice public.—On a fait des modifications et des améliorations considérables, particulièrement à l'ascenseur, à l'appareil de chauffage et à la plomberie. Le terrain vacant adjacent à l'édifice a été terrassé et clôturé.

LETHBRIDGE

Edifice public.—On a fait des changements dans la chambre longue afin de donner plus d'espace au ministère du Revenu national. Des réparations ont été faites à l'ouvrage en pierre et en brique, et un nouveau mur en béton a été construit. L'extérieur et l'intérieur de l'édifice ont été peinturés et embellis.

MEDICINE-HAT

Edifice public.—On a fait des réparations d'ordre général, et l'extérieur et l'intérieur de l'édifice ont été peinturés et embellis.

WAINWRIGHT

Edifice public.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice sur un emplacement ayant 300 pieds de front par 130 pieds de profondeur, et qui est situé sur la rue Main, de la troisième avenue jusqu'à la quatrième avenue. L'édifice sera une construction en brique à deux étages et un sous-sol; il mesurera 68 pieds par 34 pieds, et servira à loger le service postal et celui des douanes.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

DOUGLAS

Edifice des douanes et de l'immigration.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice en bois sur des fondations en béton. La partie centrale mesure 83 pieds par 36 pieds; elle a un étage et demi et un sous-sol, avec une marquise de 48 pieds par 16 pieds, qui se prolonge au dehors, de chaque côté de l'édifice.

VANCOUVER

Entrepôt de vérification.—Des changements considérables ont été faits à l'édifice et à l'appareil de chauffage.

Edifice public.—Les modifications et les améliorations qui avaient été entreprises l'année dernière ont été terminées. Des réparations ont été faites à l'appareil de chauffage, et l'on a installé quelques nouvelles garnitures d'éclairage électrique aux premier et deuxième étages. On a posé une composition de mastic sur une partie du plancher du deuxième étage et dans le passage qui conduit à l'édifice *Winch.* L'extérieur de l'édifice a été peinturé, et l'on a fait des réparations d'ordre général.

Edifice Winch.—On a fait des réparations et des améliorations d'ordre général, ainsi que des travaux de peinture à l'extérieur de l'édifice.

VICTORIA

Edifice public.—On a renouvelé les garnitures d'éclairage électrique et fait des réparations d'ordre général. L'intérieur et l'extérieur de l'édifice ont été peinturés et embellis.

GÉNÉRALITÉS

Des améliorations et des réparations, ainsi que des travaux de peinture, ont été faits aux édifices publics de Duncan, Ladysmith, Nelson, New-Westminster, Saanich et Vernon, ainsi qu'à la station de quarantaine de William-Head.

TERRITOIRE DU YUKON

CARCROSS

Edifice public.—Des réparations de peu d'importance ont été faites, et le terrain a été entouré d'une clôture.

WHITE-HORSE

Bureau télégraphique de l'Etat et résidence du télégraphiste.—Des fondations en béton ont été placées sous les édifices. L'intérieur et l'extérieur ont été peinturés, et des réparations d'ordre général ont été faites.

ÉDIFICES MILITAIRES

CHARLOTTETOWN, I.-P.-É.

Manège militaire. — Un plancher neuf a été posé.

MONTRÉAL, P.Q.

Manège militaire. — L'édifice a été peinturé et peint à la détrempe.

Arsenal " Les Carabiniers Mont-Royal ". — On a fait des réparations dans l'arsenal, à l'angle des rues Prince et Henri-Julien, et on a posé un nouveau plancher en béton dans le sous-sol.

Arsenal " Victoria Rifles ". — L'intérieur de l'édifice a été remis à neuf, et des changements ont été faits au système d'éclairage électrique. Les râteliers pour les carabines et les vêtements, des armoires et d'autres accessoires et garnitures ont été changés, de place et assujettis dans l'arsenal.

SHERBROOKE, P.Q.

Manège militaire. — On a enlevé les bardeaux d'amiante du toit principal, et le toit a été recouvert de tôle galvanisée.

THETFORD-MINES, P.Q.

Arsenal. — Une bâtisse en bois a été transportée à un autre endroit des terrains, et a été en partie remise à neuf.

PORT-ARTHUR, ONT.

Arsenal. — Un contrat a été adjugé pour la fourniture et la pose de tablettes pour les équipements, de râteliers ouverts, d'armoires, d'un comptoir, et de râteliers pour les carabines et les selles.

TORONTO, ONT.

Manège militaire, avenue Spadina. — L'édifice a été aménagé pour loger les divers corps militaires.

WINNIPEG, MAN.

Casernes de Fort-Osborne.—On a fait des changements et des améliorations considérables à l'appareil de chauffage.

Arsenal de la rue Minto. — Des accessoires additionnels ont été posés, consistant en râteliers pour les carabines, les selles, les vêtements, etc.

Arsenal de la rue McGregor. — On a fourni et posé des tablettes pour l'équipement, des râteliers, des armoires, etc.

ESQUIMALT, C.-B.

Casernes et chantiers maritimes.—Les chemins, les sentiers et les drains ont été renouvelés et réparés. On a aussi fait des réparations aux bâtiments n°s 25 et 55.

GÉNÉRALITÉS

Des réparations et améliorations ont été faites, et des accessoires ont été fournis, aux arsenaux de Prince-Albert, Sask., Edmonton, High-River, Lacombe et Wetaskiwin, Alta.

HÔPITAUX MILITAIRES

HALIFAX, N.-É.

Hôpital Camphill. — On a réparé le mur de soutènement et fait des trottoirs en béton. Un avertisseur d'incendie a été installé, on a construit de nouvelles marches à l'extérieur, et l'atelier *Vetcraft* a été réparé et peinturé.

LONDON, ONT.

Hôpital Westminster. — On a peinturé l'extérieur d'environ quinze châlets ou pavillons et d'autres bâtisses, et on a construit, à différents endroits de l'hôpital, neuf murs à l'épreuve du feu avec portes à l'épreuve du feu. On a construit une serre et fait des réparations et améliorations d'ordre général. On a fourni et installé une repasseuse et une glacière électrique *Kelvinator.*

SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE, P.Q.

Hôpital. — On a fait des réparations d'ordre général, particulièrement à la bâtisse de l'enseignement des métiers, à la résidence des garde-malades, à la cuisine, au garage, au magasin et aux écuries. Un contrat a été adjugé pour la construction d'un solarium au pavillon " A ". On a fait des trottoirs en béton.

SAINT-JEAN-OUEST, N.-B.

Hôpital Lancaster. — On a fait des réparations et peinturé l'extérieur des bureaux auxiliaires, de l'hôpital et de l'édifice de la Croix-Rouge. Un appareil frigorifique mécanique a été installé, et on a posé un pavage en béton.

TORONTO, ONT.

Hôpital de la rue Christie. — Des réparations considérables ont été faites aux chaudières, et le châssis en acier de l'édifice principal a été calfaté. Les magasins ont été peinturés et les chaussées en béton ont été réparées.

WINNIPEG, MAN.

Hôpital Deer-Lodge.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'une partie de l'hôpital projeté pour le ministère du Rétablissement des soldats, avenue Portage. L'édifice sera une construction à l'épreuve du feu, à trois étages et un sous-sol. La partie principale aura 128 pieds de front par 43 pieds de profondeur, avec une aile à l'arrière, de 86 pieds et 6 pouces de longueur par 43 pieds de largeur. Les murs de fondation, qui ont été complétés, sont en béton jusqu'au premier étage, et les murs supérieurs seront en brique avec garnitures en pierre posées sur un massif en terra-cotta.

VANCOUVER, C.-B.

Hôpital Point-Grey. — On a fait des changements et des augmentations considérables à l'appareil de chauffage, ainsi que des changements et des réparations à l'édifice. Une armoire montante mue à l'électricité a été posée. Le pavillon, le gymnase et les bâtiments du bureau de district ont aussi été réparés et peinturés.

TRAVAUX DES PORTS

Par K. M. Cameron, ingénieur en chef

NOUVELLE-ÉCOSSE

ARCADIA-WEST

On a construit un débarcadère pour bateaux ayant un abord en pierre, mesurant 70 pieds de longueur et de 10 à 20 pieds de largeur, ainsi qu'une pile en encaissement remplie de pierre à l'extrémité du large. La pile a 20 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 15 pieds de hauteur; elle est partout munie de défenses, et recouverte d'un pavé en madriers de 3 pouces.

AULD'S COVE

On a construit un petit quai pour servir de débarcadère et d'abri aux bateaux de pêche. C'est une construction en encaissement avec piles et travées, qui mesure 151 pieds de longueur et 14 pieds de largeur au sommet, avec un fruit de 1 pour 12 sur les deux côtés. Les piles et les trois travées extérieures sont lambrissées avec des madriers d'épinette de 3 pouces. Le quai a 9½ pieds de hauteur à l'extrémité du large. A partir du quai jusqu'au chemin public, on a construit une chaussée de 200 pieds de longueur.

BAILEY'S BROOK

On a réparé la pile extérieure de 100 pieds de la jetée de l'est, qui a 284 pieds de longueur, de 11 à 20 pieds de largeur au sommet, et une hauteur moyenne de 9 pieds; cet ouvrage consistait à lambrisser l'intérieur et à placer de la pierre de lest à l'extrémité du large. Dans le reste de l'ouvrage, on a renouvelé la pierre de lest où c'était nécessaire, on a posé des tirants à l'intérieur, et les solives et le pavé ont été réparés ou renouvelés, selon le cas. Sur le côté du chenal, on a posé 140 pieds de lambrissage neuf. On a aussi fait des réparations de peu d'importance.

BARRINGTON-PASSAGE

Le quai en pilotis, qui mesure 20 pieds de largeur, a été reconstruit sur une longueur de 243 pieds. On a placé de nouveaux pilotis, de nouvelles pièces de couronnement, des nouvelles solives, une nouvelle couverture et de nouvelles pièces de garde.

BARRIO'S BEACH

On a construit un prolongement au brise-lames, consistant en un ouvrage en encaissement en bois indigène de 98 pieds de longueur au sommet sur le côté du chenal, et de 94 pieds de longueur sur le côté de la mer. Ce prolongement a un fruit sur les côtés; il a 21 pieds de largeur au fond, 17 pieds de largeur au sommet et 13 pieds de hauteur à l'extrémité du large. Les faces du prolongement sont lambrissées jusqu'à la ligne de niveau de mi-marée avec du bois créosoté, et avec du bois dur au-dessus de ce niveau. Une pile de protection de forme triangulaire a aussi été construite contre le rivage pour empêcher l'affouillement vers l'ouvrage existant. La pile a 10 pieds de hauteur, et elle est lambrissée en bois dur; ses côtés ont 27 pieds, 19 et 16 pieds de longueur respectivement.

BASSWOOD-BEACH

L'ouvrage de protection pour la baie, qui avait été construit l'an dernier a été prolongé de 1,855 pieds.

BAYFIELD

On a reconstruit la partie supérieure de deux sections du quai, une longueur totale de 214 pieds. La partie du rivage, de 63 pieds de longueur, comprenait la première pile et deux travées, de 26 pieds de largeur. La partie extérieure, de 151 pieds de longueur, comprenait deux piles et trois travées de 26 pieds de largeur, ainsi qu'une longueur de 45 pieds de la pile en encaissement du large, de 30 pieds de largeur. L'ouvrage en encaissement a été reconstruit sur une hauteur de 5 pieds, et les travées ont été complètement renouvelées.

BEAR-COVE

On a reconstruit une section de 50 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et 10 pieds de profondeur, dans le centre du brise-lames, et l'extrémité du brise-lames a été exhaussée de 2½ pieds sur une longueur de 70 pieds. L'extrémité du rivage a aussi été réparée sur une distance de 90 pieds. Sur les trois sections, on a posé une nouvelle couverture et de nouvelles solives. L'abord a été reconstruit, et on a creusé un petit canal pour le ruisseau.

BLANDFORD

Une partie du brise-lames principal, de 175 pieds le longueur par 20 pieds de largeur, a été reconstruite sur une hauteur de 5 pieds. Des réparations de peu d'importance ont été faites à l'abord et à l'extrémité intérieure du brise-lames.

BLUE-ROCKS

On a reconstruit une section de 100 pieds du quai en encaissement solide, de 20 pieds de largeur, sur une hauteur variant de 3 à 7 pieds. Le côté du large de l'ouvrage a été lambrissé à joints clos, et le brise-glace en bois a été enlevé.

BRIDGEWATER

Un contrat a été adjugé pour le renouvellement des pièces de garde, des solives, des pièces de couronnement, des défenses, etc., sur une section du quai du chemin de fer, mesurant 323 pieds de longueur par 25 pieds de largeur, et pour la reconstruction d'une section de 400 pieds de longueur par 25 pieds de largeur. Au cours de l'année, le pavé, les traversines, les solives et les chapeaux de pilotis ont été enlevés sur une largeur de 12 pieds de la partie intérieure de la section de 323 pieds du quai. Plus de la moitié de la reconstruction a été complétée.

BROOKLYN

Brise-lames.—Les trous et les fissures de l'intérieur, de l'extrémité du large et de la face du large du brise-lames en béton, ont été nettoyés et remplis de béton. Un talus en pierre a été placé sur le côté du large de l'ouvrage pour une distance de 200 pieds à partir de l'extrémité du rivage.

Quai.—La partie en forme de "L" du quai en encaissement, de 30 par 25 pieds, a été reconstruite; on a enfoncé de nouveaux pilotis et renouvelé des chapeaux de pilotis, des solives, des madriers, des pièces de garde, des liernes, des moises et des défenses. On a aussi réparé les marches de la plate-forme débarcadère à l'intérieur de l'aile.

CANSO

On a enfoncé des pilotis à joints clos le long des 28 pieds extérieurs du côté est du quai en pilotis, et le long de 55 pieds de la face du large de 81 pieds. Des réparations de peu d'importance ont été faites au pavé et à la chaussée.

CAPE-NEGRO-ISLAND

On a terminé la construction d'un brise-lames en encaissement, fait de bois indigène et rempli de pierre, que l'on avait commencée l'année dernière. Le brise-lames a 285 pieds de longueur, y compris un abord en pierre de 75 pieds de longueur et de 15 pieds de largeur au sommet, avec des fruits de 1 pour 1 et de 1 pour 12. L'extrémité extérieure a 27 pieds de hauteur. Au cours de l'année, la section extérieure de 80 pieds du brise-lames a été parachevée; l'ouvrage comportait la construction de 15,800 pieds cubes d'ouvrage en encaissement rempli de pierre, et la mise en place de 7,000 pieds m.p. de lambrissage et 300 verges cubes de ballast additionnel.

CHÈVERIE

On a renouvelé les madriers et les solives sur plus de la moitié du quai. On a aussi posé une pièce de garde le long des 230 pieds intérieurs.

COMEAUVILLE

Un prolongement en encaissement de 70 pieds de longueur a été fait, à l'entreprise, au brise-lames en encaissement fait de bois indigène et rempli de pierre. La partie intérieure de 30 pieds de longueur a 30 pieds de largeur et 24 pieds de hauteur. La partie extérieure de 40 pieds est construite en allant vers l'ouest, formant une aile à un angle de 45 degrés. Elle a 21 pieds de largeur et 25 pieds de hauteur à l'extrémité extérieure.

DEVIL'S ISLAND

Une section du sommet du brise-lames, de 80 pieds de longueur par 10 pieds de largeur, a été démolie à 4 pieds de profondeur et reconstruite ensuite; on a posé 3,000 pieds m.p. de nouveau pavé, 6,000 pieds m.p. de lambrissage et dix nouvelles défenses.

DIGBY

Un batardeau a été construit dans le centre du quai en forme d'éperon, pour la protection des bateaux qui font la pêche aux mollusques. Ce batardeau a 200 pieds de longueur et 33 pieds de hauteur; il est construit en madriers d'épinette de 6 pouces, et il est renforcé à tous les 10 pieds au moyen de pilotis entés enfoncés jusqu'au fond solide, et ces pilotis sont créosotés à leur partie inférieure. On a fait un chemin en madriers de 2 pouces sur le vieux pavé, de 250 pieds de longueur et 20 pieds de largeur. Des réparations ont été faites au plancher, au toit et aux solives du hangar à marchandises. Des réparations et des renouvellements d'ordre général ont aussi été faits au quai principal.

DINGWALL

L'ouvrage à l'entreprise pour la construction du brise-lames qui avait été commencé en 1926 a été complété. La structure est un ouvrage en encaissement en bois indigène, de 1,102.3 pieds de longueur. Une partie de 357 pieds a de 8.5 à 13 pieds de largeur au sommet, et de 7 à 18.5 pieds de hauteur; une autre partie de 249 pieds a de 16.3 à 19.2 pieds de largeur au sommet, et de 17 à 22.8 pieds de hauteur; une autre partie de 400 pieds a de 15 à 16 pieds de largeur au sommet, et de 16.4 à 26.8 pieds de hauteur; et la dernière partie de 96.3 pieds a 23.5 pieds de largeur au sommet et 25.9 pieds de hauteur. Les deux côtés et l'extrémité sont lambrissés avec de l'épinette sciée de 4 et 6 pouces, avec des fruits de 1 pour 8 et de 1 pour 4 sur le côté du chenal et les côtés exposés, respectivement.

DOVER

Les travées et les 3 pieds supérieurs des piles du quai ont été reconstruits. Un ouvrage en encaissement a été placé dans les trois travées extérieures jusqu'au niveau de la mi-marée, et a été lambrissé en bois taillé. On a fait des réparations et des renouvellements de peu d'importance aux défenses et au lambrissage.

EAGLE-HEAD

On a renforcé l'extrémité extérieure du brise-lames en construisant un mur en béton le long des 60 pieds extérieurs du côté de la mer, et aussi d'un côté à l'autre de l'extrémité extérieure. La longueur totale du mur est de 100 pieds; il a 4 pieds de largeur et de 5 à 10 pieds de hauteur. Des réparations de peu d'importance ont été faites au pavé.

EAST-END (CRIPPLE-CREEK)

On a construit un brise-lames en encaissement fait de bois indigène et rempli de pierre, de 280 pieds de longueur et de 16 pieds de largeur au sommet, avec des fruits de 1 pour 4 et de 1 pour 12, ainsi qu'un ouvrage de protection du rivage, de 177 pieds de longueur, 6 pieds de largeur et 6 pieds de hauteur. On a enlevé le vieux quai du chenal de l'est qui mesurait 300 pieds de longueur, 10 pieds de largeur, par une hauteur moyenne de 8 pieds.

FELTZEN-SOUTH

Brise-lames.—Des pilotis ont été placés à joints clos sur les 100 pieds extérieurs du côté de la mer du brise-lames, et une partie de l'aile a été exhaussée au même niveau que le brise-lames principal. Les madriers, les solives et les pièces de garde ont été renouvelés.

Quai.—On a reconstruit la partie extérieure de 60 pieds du quai en pilotis, y compris l'aile. On a renouvelé des pilotis, des chapeaux de pilotis, des liernes, des défenses, des moises, des solives, des pièces de garde et des madriers. Des réparations de peu d'importance ont aussi été faites à l'abord.

FINLAY-POINT

Sur le côté du port du quai, on a construit un épi pour maintenir le sable, avec des pilotis enfoncés en ligne à 5 pieds d'espace et lambrissés avec du bois de 4 pouces, afin de protéger les bateaux dans le port, et d'empêcher l'affouillement du sable dans le bassin du quai. L'ouvrage a 350 pieds de longueur; la partie extérieure de 50 pieds est parallèle à l'extrémité extérieure du quai et en est à 50 pieds de distance. Les autres 300 pieds se prolongent à l'est vers le rivage, en s'élargissant jusqu'à 180 pieds du quai à 285 pieds de distance à l'intérieur de l'extrémité du large, ce qui donne au bassin une étendue d'abri de 20,000 pieds carrés pour fins d'amarrage.

FOURCHU

On a construit un prolongement en encaissement de 550 pieds de longueur à l'ouvrage de protection en encaissement du rivage, qui est fait de bois indigène et rempli de pierre, lequel a maintenant 800 pieds de longueur, 8 pieds de largeur et 6 pieds de hauteur.

GRAND-ÉTANG

La tête de l'ouest du quai, mesurant 20 par 50 pieds, a été reconstruite à partir du niveau de l'eau basse. L'ouvrage comportait la construction de 10,000 pieds cubes d'ouvrage en encaissement, l'enfoncement de quatre-vingts

pilotis de lambrissage le long des faces exposées du nouvel ouvrage, le pavage de la partie reconstruite en encaissement, et des réparations de peu d'importance au quai.

GRASS-COVE

Un contrat a été adjugé en 1927 pour la construction d'un quai-brise-lames. Il consiste en une section en tréteaux de pilotis, de 292 pieds de longueur et 17 pieds de largeur, avec des pilotis créosotés de support et des pilotis-défenses en bois indigène, et en une section en encaissement continu, de 298 pieds de longueur et de 16 à 18.2 pieds de largeur au sommet; la face du large et l'extrémité sont verticales, et le côté du lac ou côté exposé a un fruit de 1 pour 5. Les deux faces et les extrémités de l'ouvrage en encaissement sont lambrissées à joints clos à partir du sommet du garde-roues jusqu'au bas de l'ouvrage, avec du pin créosoté de 4 pouces. L'extrémité extérieure de l'ouvrage en encaissement a 38.5 pieds de hauteur. Le quai fournit un bassin de chargement de 300 pieds de longueur, avec une profondeur d'eau de 19 à 26 pieds au niveau de l'eau basse. La structure a été pratiquement complétée au cours de l'année, à l'exception du ballast, du lambrissage, des défenses et de la couverture des 100 pieds extérieurs de l'ouvrage en encaissement.

GROSSES-COQUES

Canal.—On a creusé un canal de 10 pieds de longueur par 15 pieds de largeur, avec des portes pour canal actionnées à la main au temps de la marée, pour charroyer le sable et le gravier hors du chenal. L'ouvrage comportait la construction de deux piles en encaissement remplies de pierre, une sur chaque côté du chenal. La pile du côté est a 74 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 10 pieds de hauteur, et celle du côté de l'ouest a 40 pieds de longueur, 10 pieds de largeur, et de 8 à 12 pieds de hauteur. L'ouvrage est lambrissé à joints clos avec du bois scié de 3 pouces.

Quai.—On a reconstruit une section du quai en encaissement fait de bois indigène et rempli de pierre, mesurant 30 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 10 pieds de hauteur. Les solives et la couverture ont été réparées à l'extrémité extérieure.

GULLIVER'S COVE

On a construit au brise-lames un abord en encaissement, mesurant 80 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et de 10 à 18 pieds de hauteur, avec un brise-vagues, et lambrissé avec des pilotis posés à joints clos. Le brise-lames a été exhaussé d'une hauteur moyenne de 2 pieds sur une longueur de 240 pieds et une largeur de 30 pieds, et le côté de la mer a été lambrissé à joints clos sur une longueur de 220 pieds. Le lambrissage a été enfoncé plus au fond que le bas du brise-lames pour empêcher l'affouillement.

HALIFAX

Chantier maritime canadien de Sa Majesté, quai n° 1.—On a renforcé les solives du quai avec 3,000 pieds linéaires de bois de 3 par 12 pouces, et on a posé 50,000 pieds m.p. de nouveau pavé. Autour de tout le quai, on a posé 944 pieds linéaires de garde-roues de 10 par 10 pouces, et on a renouvelé 418 pieds de défenses ainsi que 650 pieds carrés de lambrissage.

Chantier maritime canadien de Sa Majesté, quai n° 4.—Les réparations qui ont été faites à ce quai, qui est une construction en pilotis de 500 pieds de longueur et de 50 à 80 pieds de largeur, consistaient à remplacer 11,000 pieds m.p. de pavé de 4 pouces, 3,300 pieds m.p. de lambrissage de 4 pouces à l'extrémité nord, et à renouveler 3,000 pieds linéaires de solives.

Chantier maritime canadien de Sa Majesté, quai nº 5.—La reconstruction à l'entreprise de ce quai a été complétée à l'exception du lambrissage et d'environ 10 pour 100 de l'abord en pierre et en gravier. L'abord a maintenant 49 pieds de longueur, 35 pieds de largeur et 8 pieds de hauteur à l'extrémité extérieure. L'ouvrage en pilotis a 62 pieds de longueur, 34 pieds de largeur et environ 31 pieds de hauteur, avec une aile d'une largeur de 34 pieds et une longueur de 250 pieds, faisant face au port.

Chantier maritime canadien de Sa Majesté, quai " Torpedo ".—Le quai en pilotis, mesurant 80 pieds de longueur par 15 pieds de largeur, a été réparé. L'ouvrage comportait l'enfoncement de pilotis de renfort, l'assujettissement de pièces de renfort de 4 par 12 pouces sur chaque chevalet, la pose de 316 pieds linéaires de nouvelles solives, le renouvellement de 3,600 pieds m.p. de couverture et la mise en place de 274 pieds linéaires de nouvelles défenses et 376 pieds de garde-roues. Le lambrissage mobile a été boulonné et les marches en béton ont été réparées.

Terrain de parade du chantier maritime canadien de Sa Majesté.—Un contrat a été adjugé pour le terrassement du terrain de parade. Au cours de l'année, on a complété un remblai de 200 pieds de longueur et d'environ 175 pieds de largeur au sommet, et d'une hauteur moyenne de 4 pieds, à l'exception d'une couverture en gravier de 4 pouces. Le puisard a été exhaussé, et on a fait 1,066 verges carrées de gazonnement. La bâtisse du dévidoir nº 4 a été transportée ailleurs, et on a fait 168 pieds de bordure et de rigoles le long de la chaussée. On a construit des marches en béton près du Collège naval, on a posé 183 pieds linéaires de drains en tuiles, et fait du terrassement près du manège.

HALL'S HARBOUR

On a construit un bassin pour les vaisseaux le long du quai de l'ouest. C'est un ouvrage en encaissement en bois avec des fascines, mesurant 160 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 3 pieds de hauteur. Des réparations de peu d'importance ont été faites aux défenses, aux pièces de parement, aux pièces de garde, aux madriers et aux solives, sur l'extrémité extérieure du quai.

HARBOURVILLE

Brise-lames. — Pour empêcher le remplissage dans le port, et pour offrir plus de protection contre les tempêtes du nord-est, un brise-lames a été construit à l'entreprise sur le côté est. L'ouvrage repose sur un lit de fascines et de pierre, et il a 200 pieds de longueur, 20 pieds de largeur au sommet, avec des fruits sur les côtés de 1 pour 12 et de 3 pour 12 sur le côté intérieur et le côté de la mer, respectivement. L'extrémité intérieure a 14.5 pieds de hauteur, et l'extrémité extérieure a 22 pieds de hauteur.

Quai. — Le brise-vagues en encaissement du côté de la mer du quai, qui avait été endommagé par des tempêtes au printemps de 1928, a été enlevé et remplacé par un brise-vagues en bois bien étayé et bien renforcé. Il a 160 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et de 5 à 7 pieds de hauteur. On a renouvelé les pilotis à joints clos sur le côté du large, sur une distance de 160 pieds.

INVERNESS

On a construit 5,000 pieds cubes d'ouvrage en encaissement sur l'extrémité extérieure de la tête du quai de l'est, et on a enfoncé 250 pilotis le long de la face du quai de l'ouest. Des réparations ont été faites à la clôture et aux madriers du pavé sur les deux quais de l'est et de l'ouest. On a transplanté environ 1,000 plantes marines dans la baie.

IONA

A l'exception du remblai en gravier et des 33 pieds extérieurs, tout le quai au nord du pont du chemin de fer a été reconstruit, à partir d'un pied au-dessous du niveau de l'eau basse jusqu'au sommet, y compris la partie qui porte la voie de branchement. C'est une construction faite en piles de bois indigène et créosoté, avec travées, mesurant 403 pieds de longueur, de 22 à 29.5 pieds de largeur, et 16 pieds de hauteur à l'extrémité extérieure. Les 81 pieds intérieurs du quai consistent en un remblai en gravier entre les murs en encaissement. La voie ferrée qui se prolonge le long du côté nord-ouest du quai est posée sur des solives en sapin de la Colombie-Britannique de 9 par 18 pouces, sur les travées, et des solives de 12 par 12 pouces, sur les piles. Le pavé est fait de madriers de 3 pouces posés sur des solives de 8 par 10 pouces.

KING'S BAY

La construction du brise-lames, qui avait été commencée l'année dernière, a été poursuivie sur une longueur de 173 pieds. Il a maintenant une longueur totale de 362 pieds et consiste en un abord en pierre de 12 pieds de longueur, et en 350 pieds d'ouvrage en encaissement en bois indigène rempli de pierre. Le sommet a 15 pieds de largeur, et les côtés intérieurs et du large ont des fruits de 1 pour 12 et de 3 pour 12, respectivement. Le côté du large est lambrissé avec du bois de 4 pouces, et le pavé est fait de poteaux placés à 4 pouces d'espace.

KRAUT-POINT

On a renouvelé des pilotis, des chapeaux de pilotis, des liernes, des moises, des solives, des madriers, des pièces de garde et des défenses, sur l'aile du quai.

L'ARDOISE

Un prolongement en encaissement fait de bois indigène, mesurant 50 pieds de longueur par 15 pieds de largeur, a été construit à l'éperon faisant saillie à l'extérieur. Des réparations de peu d'importance ont été faites aux éperons intérieurs et du centre, ainsi qu'au chemin qui conduit aux hangars à poisson au-dessus de la baie.

LITTLE-HARBOUR

Une pile de renfort, mesurant 70 pieds de longueur par 10 pieds de largeur, a été construite sur le côté du large du brise-lames, de même qu'un prolongement de 40 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 16 pieds de hauteur, avec une aile à l'extrémité extérieure, mesurant 20 pieds de longueur par 10 pieds de largeur. Ces ouvrages sont en encaissement en bois indigène rempli de pierre.

LOWER L'ARDOISE

Les cailloux mobiles et l'ouvrage en encaissement endommagé sur le côté de la mer de la partie extérieure du brise-lames ont été enlevés et remplacés par un mur en béton de 300 pieds de longueur, d'environ 6 pieds de hauteur et 6 pieds de largeur. Des réparations de peu d'importance ont été faites aux parties de la face intérieure du mur en béton. On a placé environ 350 verges cubes de béton dans l'ouvrage.

LOWER-WEDGEPORT

Un prolongement fait de piles et de travées, mesurant 100 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 15 pieds de hauteur, a été ajouté au quai, et celui-ci a été exhaussé de 2½ pieds sur une longueur de 102 pieds et une largeur de 33 pieds. On a posé de nouvelles défenses et un nouveau garde-roues.

MALAGASH

On a réparé les 70 pieds extérieurs du quai en encaissement en enfonçant 122 pilotis créosotés le long des deux côtés et en travers de l'extrémité. On a renouvelé des billes de la pile, des solives, le pavé, des pièces de garde et du ballast.

MALIGNANT-COVE

On a construit un prolongement à la jetée de l'est, mesurant 50 pieds de longueur, 25 pieds de largeur au sommet, avec un fruit de 1 pour 8 sur chaque côté. C'est un ouvrage en encaissement en bois indigène, lambrissé avec du bois dur de 4 pouces. L'ouvrage a été complété, à l'exception du lambrissage au-dessus du niveau de la mi-marée, et du ballast dans les 3 pieds supérieurs.

MARGAREE-HARBOUR

On a reconstruit une section de l'ouvrage en encaissement, mesurant 100 pieds de longueur, 10 pieds de profondeur et 15 pieds de largeur, près de l'extrémité intérieure de la jetée de l'ouest. On a remplacé des défenses et des pièces de lambrissage cassées sur la face de l'ouvrage. Près de l'extrémité extérieure du brise-lames de l'ouest, on a reconstruit une section de l'ouvrage en encaissement, de 30 pieds de longueur, 8 pieds de profondeur et 10 pieds de largeur, laquelle avait été détruite par les tempêtes.

MELBOURNE

Un prolongement en encaissement fait de pièces de bois rond a été ajouté au quai; il mesure 100 pieds de longueur et 25 pieds de largeur, avec une hauteur moyenne de 15 pieds. C'est une construction faite de piles et de travées.

MÉTÉGHAN

Brise-lames.—Une section de 60 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 20 pieds de hauteur, a été reconstruite à l'extrémité extérieure du brise-lames en encaissement. Des réparations de peu d'importance ont été faites à la couverture et aux solives.

Quai.—Sur le côté ouest de l'extrémité du rivage du quai, une section de 50 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et 15 pieds de hauteur, a été reconstruite avec un brise-vagues en bois, de 4 pieds de hauteur, lambrissé à joints clos. Dans l'extrémité du large du quai, on a renouvelé 1,000 verges cubes de ballast, 8,000 pieds m.p. de lambrissage et douze défenses. L'abord de la chaussée a été recouvert de gravier.

MÉTÉGHAN-RIVER

On a renouvelé les solives et le pavé sur une section du brise-lames de l'ouest, mesurant 250 pieds de longueur par 30 pieds de largeur, et on a remplacé 450 verges cubes de ballast, douze défenses et 300 pieds linéaires de pièces de garde de 8 par 10 pouces.

MIDDLE-WEST-PUBNICO

Les 175 pieds extérieurs du quai, de 25 pieds de largeur, ont été reconstruits en un ouvrage en pilotis en bois indigène, et des réparations ont été faites au pavé et au garde-roues sur l'extrémité du rivage du quai.

NEW-HARBOUR

On a construit, à l'entreprise, un prolongement au brise-lames, mesurant 152 pieds de longueur, 24 pieds de largeur au sommet, avec des fruits de 1 pour 8 et de 1 pour 4 sur les côtés du havre et de la mer, respectivement. C'est une

construction en encaissement en bois indigène créosoté, lambrissée sur le côté de la mer et à l'extrémité avec du bois dur scié de 6 pouces. La hauteur de l'ouvrage, à l'extrémité extérieure, est de 28 à 29 pieds.

NORTH-WEST-COVE (TANCOOK)

Sur l'extrémité intérieure du brise-lames, on a reconstruit 168 pieds de la partie en encaissement sur une hauteur de 3 pieds. Des réparations de peu d'importance ont été faites aux défenses, et la chaussée a été exhaussée à l'abord d'environ 2 pieds sur une distance de 50 pieds.

PARRSBORO

Protection du rivage.—On a reconstruit une partie de l'ouvrage de protection du rivage, fait en encaissement continu, mesurant 158 pieds de longueur, 8 pieds de largeur au sommet et de 10 à 12 pieds de hauteur, avec un fruit de 1 pour 4; l'ouvrage a été lambrissé avec du bois dur de 3 pouces sur le côté de la mer.

Quai.—Sur la face intérieure du quai, on a enfoncé vingt pilotis-défenses, et des réparations de peu d'importance ont été faites au plan incliné.

PEMBROKE

On a construit un prolongement en encaissement au quai; il consiste en piles et travées, et mesure 60 pieds de longueur par 50 pieds de largeur. Les travées ont été fermées sur le côté de la mer avec des pilotis enfoncés à joints clos.

PICTOU

Durant l'année, les réparations faites au quai de l'est du chemin de fer Canadien-National consistèrent à renouveler 35,600 pieds m.p. de chapeaux de pilotis de 12 par 14 pouces et de solives, 126,340 pieds m.p. de pavé en épinette de 4 pouces, et 11,800 pieds m.p. de lambrissage de 5 pouces sur le côté ouest. Des réparations et des renouvellements ont été faits au lambrissage sur le côté est, et on a posé 9,870 pieds m.p. de madriers en bois dur de 3 pouces sur le pavé, comme protection durant le chargement du bois. Six nouveaux poteaux d'amarrage ont été posés, et des réparations et des renouvellements ont été faits aux poteaux d'amarrage défectueux, aux pièces de garde, etc.

PICTOU-LANDING

Pour obvier à la nécessité de draguer le bassin de chargement presque tous les ans, afin d'en enlever les dépôts d'alluvions qui y sont annuellement charroyés, et pour procurer un bassin de sûreté, un brise-lames a été construit à l'est du quai de chargement de l'*Acadia Coal Company*. C'est un ouvrage en encaissement en bois, de 320 pieds de longueur, 8 pieds de largeur sur 210 pieds, 12 pieds de largeur sur 50 pieds, et 16 pieds de largeur sur 60 pieds, mesure prise au sommet. Les côtés de l'ouvrage ont un fruit de 1 pour 8. Le côté du large et l'extrémité extérieure sont lambrissés avec du bois dur de 4 pouces.

PORT-CLYDE

L'ouvrage en pilotis a été reconstruit sur 5 pieds vers le rivage le long d'une section de 52 pieds de la face du quai, et sur 28 pieds vers le rivage le long des 41 pieds qui restent de la face. A l'intérieur de la section de 52 pieds, on a reconstruit l'ouvrage en chevalets de poteaux, de 15 pieds de largeur. La surface de la partie reconstruite du quai, soit une superficie totale de 2,188 pieds carrés, a été recouverte d'un pavé en madriers de 3 pouces. A l'arrière de la structure, on a placé un remplissage en pierre et en gravier de 533 verges cubes.

PORT-HILFORD

On a enfoncé soixante pilotis créosotés le long d'une partie de 62 pieds de long de la face extérieure du quai en encaissement. On a renouvelé les solives et le pavé sur la pile extérieure et sur l'aile, de même que sur une longueur de 20 pieds contiguë à l'aile. On a fait des réparations et des renouvellements au lambrissage, aux pièces de garde, etc., et deux nouveaux poteaux d'amarrage ont été mis en place.

PORT-LORNE

Une partie du côté de la mer du brise-lames, mesurant 165 pieds de longueur et de 10 à 20 pieds de largeur, avec une hauteur moyenne de 23 pieds, a été reconstruite en un ouvrage en encaissement complètement rempli de pierre de lest, pavé, lambrissé, et muni d'un coupe-vagues de 4½ pieds de hauteur.

ROUND-HILL

L'abord en pilotis du quai a été reconstruit en un ouvrage en encaissement rempli de pierre, mesurant 125 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, avec une hauteur moyenne de 15 pieds, recouvert d'un pavé de madriers de 3 pouces. La pile extérieure du quai, de 45 pieds de longueur par 50 pieds de largeur, a été exhaussée de 2½ pieds et munie de nouvelles défenses, de nouvelles solives et de quelques nouveaux madriers de pavé.

SAINT-JOSEPH-DU-MOINE

On a construit un prolongement de 60 pieds au brise-lames à parements ouverts en construisant une travée de 10 pieds à l'extrémité extérieure du vieil ouvrage, et une pile en encaissement en bois indigène de 50 par 20 pieds et de 14 pieds de hauteur, complètement remplie de lest et lambrissée sur tous les côtés. Des réparations de peu d'importance ont été faites au vieil ouvrage.

SALMON-RIVER

On a reconstruit une partie de l'extrémité extérieure du brise-lames en encaissement, mesurant 40 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 22 pieds de hauteur. On a renouvelé des solives, et on a replacé 7,000 pieds m.p. de pavé de 4 pouces. Des réparations de peu d'importance ont été faites aux défenses, aux pièces de garde, etc.

SCOTT'S BAY

La partie intérieure du brise-lames, mesurant 100 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 16 pieds de hauteur, qui avait été détruite par des tempêtes, a été reconstruite en un ouvrage en encaissement en bois indigène rempli de pierre et solidement assujetti à des pilotis enfoncés dans le rivage. Une partie de l'ouvrage de protection du rivage, mesurant 50 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 6 pieds de hauteur, a été reconstruite en un ouvrage en encaissement rempli de pierre de lest.

SEAL-HARBOUR

Le brise-lames a été prolongé par la construction d'un prolongement à l'ouvrage en encaissement, mesurant 40 pieds de longueur, 13 pieds de largeur au sommet et de 14 à 16 pieds de hauteur, lambrissé en bois dur sur le côté du large et à l'extrémité. On a aussi construit un prolongement à l'abord de l'ouvrage en pierre, mesurant 24 pieds de longueur, 8 pieds de largeur au sommet et de 3 à 7 pieds de hauteur.

SHELBURNE

On a acheté un derrick et appareil de levage de 10 tonnes, avec mât et flèche, que l'on a placé sur l'extrémité extérieure du quai.

SOLDIER'S COVE

Un quai a été construit avec des pilotis créosotés; il mesure 143½ pieds de longueur par 16 pieds de largeur, avec une aile à l'extrémité extérieure sur le côté sud, de 24 pieds de longueur par 30 pieds de largeur. Les extrémités des chapeaux de pilotis sont munies de défenses dans tout l'ouvrage, et le quai a une profondeur d'eau de 12 pieds à son extrémité extérieure, à l'eau basse. On a acheté un passage du chemin public au quai; ce passage a 1,650 pieds de longueur par 33 pieds de largeur, à l'exception des 100 pieds près du quai où il a 200 pieds de largeur. Le passage a été clôturé, et on y a terrassé un chemin sur toute sa longueur à partir du chemin public jusqu'au nouveau quai.

SURETTE-ISLAND

On a construit un nouveau quai en encaissement fait de piles et de travées, au sud de l'île Surette dans un havre naturel entre cette île et l'île Morris. Le quai a 165 pieds de longueur et 15 pieds de largeur, y compris un abord en pierre de 50 pieds de longueur, avec une aile de 15 par 15 pieds, et de 18½ pieds de hauteur à l'extrémité extérieure. Il y a cinq travées de 12 pieds, quatre piles en encaissement de 10 pieds et une pile de tête de 15 pieds de largeur par 30 pieds de longueur, le tout recouvert d'un pavé en madriers de 3 pouces. On a acheté du terrain pour faire un chemin allant au quai.

SYDNEY

La construction du quai terminus, commencée l'année dernière, a été complétée. Sa longueur totale, le long de la face, est de 377 pieds, et sa largeur, au sommet, est de 24.5 à 25 pieds. La hauteur de la face varie de 34 à 38.5 pieds. L'ouvrage consiste en un mur en encaissement en bois indigène d'équarrissage, complètement rempli de pierre et de scories; les extrémités nord et sud, ainsi que la face de l'ouest, sont lambrissées à joints clos avec du pin du sud créosoté de 5 pouces, à partir du bas jusqu'au niveau de la mi-marée. Il y a un minimum de 22 pieds et un maximum de 26 pieds de profondeur d'eau à la face du quai, à l'eau basse des grandes marées ordinaires. Le sommet de l'ouvrage est rempli de scories pour l'embranchement permanent de la voie ferrée du chemin de fer Canadien-National, qui sera posé lorsque l'entrepôt sera complété. L'ouvrage a été fait à l'entreprise. Un montant considérable d'ouvrage a aussi été exécuté à la journée, comprenant la reconstruction du mur sud du vieux quai au-dessus du niveau de l'eau basse, à partir du nouvel ouvrage jusqu'au rivage, le remplissage avec des scories de l'espace entre les murs du nouveau et du vieux quai, et le remplissage d'un étang avec des déchets, à l'arrière du vieux mur.

TANGIER

La pile en encaissement extérieure et remplie de pierre de l'abord du quai a été reconstruite à partir du niveau de l'eau basse, et on a renouvelé 2,000 pieds carrés du pavé du quai. Des réparations ont été faites au mur de l'abord en pierre, et on a mis du gravier sur le sommet.

TERRANCE-BAY

On a reconstruit les quatre premières piles sur l'extrémité du rivage du quai consistant en travées et piles en encaissement remplies de pierre, et on a construit une pile de 6 pieds de largeur, le long de chaque côté du quai, sur les premiers 118 pieds. Cet ouvrage a augmenté la largeur de cette partie du quai de 25 à 37 pieds.

VICTORIA-HARBOUR

Le quai a été réparé sur une longueur de 135 pieds, et on a renouvelé des longrines, des traversines, du ballast, des solives, des pièces de garde, des pièces de protection, des madriers, des défenses et des pièces de lambrissage. On a réparé l'ouvrage en encaissement, les billes de parement, les traversines et le remplissage de l'abord du quai.

WEST-ARICHAT

Des réparations d'ordre général ont été faites au brise-lames, qui a 1,100 pieds de longueur par 25 pieds de largeur, et qui relie l'île Creighton à l'île Madame. On a renouvelé l'ouvrage en encaissement à chaque extrémité, sur une longueur de 240 pieds, de même que 290 pieds de garde-roues et 4,300 pieds m.p. de pavé de 3 pouces. Quatre-vingt-dix nouvelles défenses ont été mises en place, et on a entasse 375 verges cubes de ballast dans l'ouvrage en encaissement.

WEST-BACCARO

L'ouvrage de protection en encaissement intérieur a été prolongé vers le rivage, à 3 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute, soit une distance de 360 pieds. Il a 8 pieds de largeur au sommet, avec un fruit de 1 pour 12 sur les deux côtés, et il a une hauteur moyenne de 7 pieds. Le vieil ouvrage de protection a été exhaussé de 2 pieds sur une longueur de 890 pieds.

WESTPORT

La palée de pilotis en bois indigène de l'extrémité du rivage du quai a été renouvelée; quinze pilotis en bois indigène ont été remis en place, et on a placé de nouvelles pièces de pavé, des nouvelles solives et des liernes.

YARMOUTH, BATTURE DE

Les deux piles de 20 par 20 pieds, sur les côtés de l'ouverture pour les bateaux, à travers l'ouvrage de protection, ont été reconstruites en encaissement et en pilotis, et on a construit un pont sur l'ouverture. Le brise-lames de 10 pieds de largeur par 8 pieds de hauteur a été reconstruit sur une longueur de 40 pieds, et lambrissé à joints clos avec une palée de pilotis de 38 pieds afin d'empêcher la dégradation. On a reconstruit une partie de l'ouvrage de protection en encaissement, mesurant 40 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et 12 pieds de hauteur, et des réparations de peu d'importance ont été faites au pavé, au lambrissage et aux défenses.

GÉNÉRALITÉS

On a fait des réparations aux ouvrages suivants:

Albert-Bridge, quai; Anderson's Cove, brise-lames; Argyle-Head, quai; Argyle-Sound, quai; Babin's Cove, quai; Baker's Point, quai; Bass-River, quai; Bay-St. Lawrence, réparations à l'usine; Bear-River, quai; Beaver-River, brise-lames; Big-Harbour, quai; Broad-Cove, brise-lames; Canada-Creek, quai-brise-lames; Canning, quai; Cape-St. Mary's, brise-lames; Carr's Brook, quai-brise-lames; Centreville, quai; Chegoggin-Point, brise-lames; Chegoggin-South, brise-lames; Chimney-Corner, brise-lames; Chipman's Brook, quai-brise-lames; Church-Point, brise-lames; Diligent-River, brise-lames; East-Green-Harbour, quai; East-Jordan, quai-brise-lames; Fox-Island, brise-lames; Freeport, quai-brise-lames; French-Village, quai; Friar's Head, ouvrage de protection; Gabarouse, brise-lames; Hampton, quai-brise-lames; Hantsport, quai; Haulover,

ouvrage de protection; Hunt's Point, brise-lames; Jeddore (Oyster Ponds), quai; Kempt-Head, quai; Ketch-Harbour, brise-lames; Little-Anse, brise-lames; Little-Harbour, brise-lames; Little-Tancook, brise-lames; Livingstone-Cove, brise-lames; Long-Point, quai; Mabou-Harbour, ouvrage de protection; Margaree-Island, quai; Margaretville, brise-lames; Mill-Creek, quai; Minasville, brise-lames; Monk's Head, pont; Morden, quai-brise-lames; Mulgrave, quai; Murphy's Pond, ouvrages de protection; Neil's Harbour, brise-lames; New-Haven, usine; New-Waterford, usine; North-Gut, quai; North-Sydney, brise-lames; Ogden's Pond, ouvrages de protection; Parker's Cove, brise-lames; Petite-Rivière, ouvrages de protection; Pinckney's Point, brise-lames; Port-George, brise-lames; Port-Hood, quai; Port-Maitland, brise-lames; Port-Medway, quai; Port-Wade, quai; Poulamon, quai; River-Bourgeois, quai; River-John, quai; Ross-Ferry, quai; Sanford, brise-lames; Saulnierville, brise-lames; Sawpit, quai; Seaforth, brise-lames et ouvrages de protection; Selma, quai; Short-Beach, brise-lames; Skinner's Cove, jetée de l'ouest; Sonora, quai; South-Lake, ouvrage de protection; Tenecape, quai; Turner's Island, quai; Upper-Prospect, brise-lames; Wallace, quai; Washabuck-Centre, quai; West-Head, quai; White-Point, quai-brise-lames; White's Cove, quai-brise-lames; Windsor, quai.

Les travaux suivants ont aussi été commencés, mais ils n'étaient pas terminés à la fin de l'exercice:

Clark's Harbour, construction d'un quai; Peas-Brook, construction d'un quai-brise-lames; Shag-Harbour, construction d'un brise-lames.

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

BONSHAW

Pour faciliter le chargement toujours croissant de patates, on a prolongé le côté sud du quai sur 90 pieds, en construisant une fondation en pilotis, surmontée d'une superstructure en encaissement faite de bois rond et remplie de pierre de lest. Sur l'extrémité extérieure du prolongement, on a construit un entrepôt de 30 par 50 pieds, avec des poteaux de 8 pieds. L'entrepôt a un double plancher et un toit avec une couverture en trois épaisseurs.

CAP-TRAVERSE

Les pièces de parement de 12 pouces d'équarrissage qui étaient pourries ou brisées, dans les 40 pieds extérieurs du quai, ont été remplacées sur une hauteur de 10 pieds. On a posé de nouvelles traversines et de nouvelles longrines, l'intérieur a été rempli de pierre de lest, et le sommet a été recouvert d'une surface en gravier. Afin de redresser le chenal à son cours primitif, le long du quai, on a construit un barrage de 3 pieds de hauteur par 5 pieds de largeur à travers les bancs de sable, à partir de l'extrémité sud intérieure du quai jusqu'au marais d'en face, soit une distance de 1,050 pieds. Le barrage est construit principalement de fascines et de pierre, avec un parement fait de poteaux; il est retenu et lié au moyen de fils de fer à environ 5 pieds d'axe en axe. Le côté d'amont a une surface en pente faite de pierre et de terre marécageuse.

CHAPEL-POINT

Le mur de l'ouest de l'abord du quai a été reconstruit avec du bois de 12 pouces d'équarrissage, à sa pleine longueur de 262 pieds, et à une hauteur moyenne de 7 pieds. Des réparations d'ordre général ont été faites aux pièces de parement du mur de l'est. On a renouvelé les pilotis enfoncés à joints clos sur les côtés et

l'extrémité de la tête du quai de 27 par 46 pieds; on a posé des solives de pavé, des madriers de pavé, des pièces de garde, etc., là où c'était requis, et la chaussée de l'abord a été recouverte de gravier.

CHARLOTTETOWN

Hangar à patates.—Sur le côté ouest du nouveau quai, on a construit un nouveau hangar à patates à l'épreuve de la gelée, pouvant contenir 80,000 boisseaux, pour remplacer celui qui avait été détruit par le feu. Il a 380 pieds de longueur par 66 pieds de largeur, et il est construit sur une fondation de pilotis créosotés; il a des poteaux de 13 pieds et un toit en quatre épaisseurs de goudron et gravier. Les côtés sont lambrissés à deux épaisseurs de bois, voligés à l'extérieur, lambrissés à l'intérieur et aménagés de triples fenêtres et de portes d'entrepôt frigorifique. L'ouvrage a été fait à l'entreprise. Un petit espace a été cloisonné dans le hangar pour servir de bureau; des plates-formes de transport ont été aménagées et d'autres améliorations peu considérables ont été faites à la journée.

Quai du chemin de fer.—Un contrat a été adjugé pour le prolongement du côté est du quai du chemin de fer et pour la construction d'un hangar à marchandises sur ledit quai. Le prolongement, qui aura une longueur totale de 435 pieds par une largeur moyenne de 33 pieds, sera construit sur des pilotis de support créosotés, enfoncés à environ 5 pieds d'axe en axe, recépés à 2 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse et surmontés de chapeaux de pilotis. La structure aura 14 pieds de hauteur et sera faite en encaissement, avec du bois rond de 12 pouces d'équarrissage, à parements clos et créosotés jusqu'au niveau de la mimarée, tandis que l'intérieur sera rempli de pierre de lest, et le côté du quai sera muni de pilotis-défenses enfoncés à 5 pieds d'axe en axe. Le hangar à marchandises aura 369 pieds de longueur et 30 pieds de largeur, et des poteaux de 12½ pieds. Au cours de l'année, tous les pilotis de support ont été enfoncés, à l'exception du chevalet extérieur sur la face du chenal, et de là à 70 pieds vers l'intérieur, la superstructure en encaissement a été construite et en partie remplie de pierre.

EGMONT-BAY

La construction du quai, à l'entreprise, qui avait été commencée l'année dernière, a été complétée. Le quai s'étend à partir de l'extrémité est du pont Haldimand, et sa longueur totale est de 738 pieds. L'ouvrage consiste en un abord de rivage de 355 pieds de longueur par 16 pieds de largeur, une section centrale de 343 pieds de longueur par 20 pieds de largeur et une pile extérieure de 40 par 40 pieds, recouverte de solives et d'un pavé en madriers. L'abord et la pile extérieure ont des fondations solides en pilotis, et des superstructures en pièces de bois de 12 pouces d'équarrissage remplies de pierre de lest. La chaussée de l'abord a une surface nivelée faite de pierre concassée et de gravier.

FRENCH-RIVER

La tête du quai, qui avait été presque entièrement démolie par la pression de la glace, a été reconstruite à partir du niveau de l'eau basse. La nouvelle tête du quai est faite d'une fondation de pilotis posés à joints clos, et d'une superstructure en encaissement en pièces de bois de 12 pouces d'équarrissage, remplie de pierre de lest pour 3 pieds de hauteur. Le sommet est recouvert d'un pavé fait de solives et de madriers de 3 pouces. On a enfoncé des pilotis-défenses à 5 pieds d'axe en axe autour des deux côtés et de l'extrémité de la nouvelle pile, qui a maintenant 64 pieds de longueur par 32 pieds de largeur.

GEORGETOWN

On a fait des réparations et des améliorations au quai du chemin de fer; l'ouvrage comportait le nivellement du côté est de l'abord sur une longueur de 250 pieds, la reconstruction du mur de l'ouest juste en dedans du hangar à l'épreuve de la gelée, sur une longueur de 100 pieds et une hauteur de 10 pieds, ainsi que l'enfoncement de pilotis créosotés, à 4 pieds d'axe en axe, le long de la face du mur. On a foré un puits dans la chambre de la fournaise pour fournir l'eau à l'usine de chauffage à vapeur, et on a construit une cheminée en brique dans le bureau. Des améliorations de peu d'importance ont été faites à l'appareil d'éclairage électrique dans l'entrepôt principal, et on a réparé une partie du toit en goudron et gravier du hangar à l'épreuve de la gelée.

GRAHAM'S POND

On a réparé les parties extérieures des deux brise-lames qui avaient été sérieusement endommagées par l'action des tarets, les tempêtes et la glace. La partie extérieure de 130 pieds du brise-lames du nord, juste en dedans de la pile extérieure de 40 pieds, a été reconstruite en encaissement fait de bois rond et rempli de pierre, ayant une largeur de 14 pieds et une profondeur moyenne de 8 pieds. Le côté faisant face au chenal est muni de pilotis-défenses enfoncés à 4 pieds d'axe en axe. La partie supérieure de la section centrale du brise-lames du sud a été reconstruite, sur une longueur de 260 pieds, à une profondeur moyenne de 2 pieds, et on a enfoncé des pilotis-défenses le long de la face, là où c'était requis. Les vides dans le remplissage en pierre de lest des deux piles de tête ont été comblés, et on a renouvelé la palée de pilotis enfoncés à joints clos, sur les côtés du large des deux piles.

MCPHERSON'S COVE

A cause de certains tassements qui s'étaient produits dans la fondation en pilotis, on a reconstruit la pile extérieure, ayant 30 par 20 pieds, de la tête du quai. On a d'abord enfoncé des pilotis créosotés à 8 pieds d'axe en axe autour de la pile extérieure, et on a lambrissé ces pilotis avec des moises faites de pièces de bois de 12 pouces d'équarrissage. Les deux côtés et l'extrémité de la pile sont entourés de pilotis enfoncés à joints clos. On a posé des pièces de couronnement en bois de 10 par 12 pouces à 5 pieds d'axe en axe, et tout le sommet a été recouvert avec des madriers de 3 pouces. Dans le reste de la tête du quai, on a renouvelé le pavé sur les deux travées, les piles ont été nivelées avec de la pierre, et on a posé une pièce de garde de 8 par 8 pouces. La chaussée de l'abord du rivage, qui mesure 670 pieds de longueur, a été couverte de gravier.

MIMINEGASH

Un contrat a été adjugé pour la reconstruction du brise-lames du sud, qui avait été endommagé par les tempêtes. Il a une longueur totale de 118 pieds, dont la partie intérieure a 59 pieds de longueur par 24½ pieds de largeur, et le reste, ou pile extérieure, a 35 pieds de largeur. On a d'abord enfoncé des pilotis créosotés autour des diverses faces du vieil ouvrage, à 8 pieds d'axe en axe, et sur la face de ces pilotis, on a posé des moises en bois de 12 pouces d'équarrissage, ainsi que des pièces de couronnement. Ensuite, on a enfoncé des pilotis à joints clos sur les côtés et à l'extrémité. Sur la partie intérieure, on a posé des solives de 6 par 12 pouces entre les pièces de couronnement, on a rempli les vides dans le remplissage en pierre de lest, dans tout l'ouvrage, et le sommet a été recouvert d'un pavé en madriers de 4 pouces. On a redressé et réparé, à la journée, l'extrémité extérieure du brise-lames du nord, en enfonçant des pilotis-défenses à 5 pieds d'axe en axe le long des faces de la partie du large du brise-lames, sur une longueur de 232 pieds, et en replaçant ou assujettissant de nouveau, tel que requis, toutes les moises et le lambrissage de 5 pouces qui avaient été endommagés.

MINK-RIVER

On a enlevé la partie supérieure de la pile extérieure, ayant 25 par 32 pieds, de la tête du quai, jusqu'environ le niveau de l'eau basse; le ballast a été nivelé et on a construit une nouvelle fondation sur ce ballast, faite de pièces de bois rond posées à joints clos. Sur cette fondation, on a construit une pile en encaissement en pièces de bois posées à parements clos, de 6 pieds de hauteur, remplie de pierre de lest. Le sommet a été recouvert d'un pavé en madriers de 3 pouces posés sur des solives de 6 par 12 pouces placées à 3 pieds d'axe en axe. Les côtés et l'extrémité sont entourés de pilotis-défenses enfoncés à 5 pieds d'axe en axe. Les pièces de bois de 12 pouces d'équarrissage, dans la partie supérieure de l'abord mesurant 330 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, ont été renouvelées là où c'était nécessaire, et la chaussée a été couverte de pierre concassée.

PORT-SELKIRK

On a pour ainsi dire reconstruit la tête du quai, qui mesure 160 pieds de longueur par 34½ pieds de largeur, en enfonçant à 8 pieds d'axe en axe des pilotis créosotés autour de l'ouvrage existant, ces pilotis étant couverts de moises et de pièces de couronnement de 12 pouces d'équarrissage. Les deux travées ont été remplies de pilotis, puis on a posé des solives de 7 par 9 pouces sur les chapeaux de pilotis, à 3 pieds d'axe en axe, et tout le sommet a été recouvert d'un pavé en madriers de 3 pouces. On a posé une nouvelle pièce de garde de 8 pouces d'équarrissage, et les faces de l'ouvrage ont été entourées de pilotis-défenses enfoncés à 4 pieds d'axe en axe. Pour protéger l'ouvrage contre la pression de la glace, on a construit une pile en encaissement faite de bois rond et remplie de pierre, le long du côté du rivage de la tête du quai. Le sommet et la face de la pile sont recouverts de madriers, et la face a un fruit de 1 pour 1. Sur l'extrémité sud de la pile de tête, on a construit un nouveau hangar à marchandises, mesurant 14 par 26 pieds, avec des poteaux de 8 pieds.

RUSTICO

Dans la pile extérieure du brise-lames en encaissement, trois moises en bois de 12 par 12 pouces ont été placées sur les pilotis créosotés de support, et à ces moises, on a assujetti, à 5 pieds d'axe en axe, des poteaux verticaux de 12 par 12 pouces, la moise inférieure et les poteaux verticaux étant de bois créosoté. Les faces de la pile ont ensuite été entourées de pilotis-défenses créosotés posés à joints clos. Le sommet, qui a maintenant 69 pieds de longueur sur la face du chenal et 40 pieds de largeur, a été nivelé et recouvert d'un pavé en madriers de 4 pouces. La partie du brise-lames contiguë à la pile extérieure, et mesurant 273¾ pieds de longueur par 19 pieds 4 pouces de largeur, a été reconstruite sur une hauteur moyenne de 8 pieds. Ceci est un ouvrage en encaissement en bois à parements clos et rempli de pierre. Le sommet est recouvert d'un pavé en madriers de 4 pouces, le côté du large est lambrissé de pilotis posés à joints clos, et le côté du port est muni de défenses posées à 10 pieds d'axe en axe. L'ouvrage a été construit à l'entreprise.

STEVENS, JETÉE (MONTAGUE)

La partie supérieure de la tête du quai a été reconstruite. Les pièces de couronnement, les solives, les pièces de garde, etc., qui étaient pourries, ont été renouvelées; on a réparé les murs de l'abord avec des pièces de bois de 12 par 12 pouces, et la chaussée voisine a été terrassée.

SUMMERSIDE

Les fils du service électrique, sur le quai, ont été placés sous terre; l'abord allant aux hangars est éclairé par six lampes de 100 watts, se trouvant à 14 pieds au-dessus du sol, sur des poteaux espacés de 200 pieds; une pompe électrique,

ayant une capacité de 500 gallons à l'heure, a été installée dans le hangar de l'est. Le long du côté ouest de l'abord, on a aussi posé une ligne téléphonique d'environ 1,600 pieds de longueur, reliant le hangar au réseau téléphonique de l'Ile-du-Prince-Edouard. On a construit une cheminée en brique, et fait d'autres petites améliorations au bureau.

TRACADIE

On a comblé les vides qui s'étaient produits dans le remplissage en pierre des 400 pieds extérieurs du brise-lames, qui a 24 pieds de largeur, et une partie du pavé de 4 pouces a été remplacée sur cette partie, ainsi que sur la partie intérieure de 600 pieds qui est voisine.

VICTORIA

La partie extérieure de la tête du quai, qui à 58½ pieds de largeur par 60 pieds de longueur, a été reconstruite à partir de la ligne de l'eau basse, ou à peu près, et le petit hangar à marchandises situé sur cette dernière partie a été démoli et remplacé par un nouveau. Les pièces de parement de 12 pouces d'équarrissage, les traversines et les longrines, qui étaient endommagées ou pourries, ont été renouvelées, et le nouvel ouvrage a été rempli de nouveau avec de la pierre, à une hauteur moyenne de 12 pieds. On a posé une nouvelle pièce de garde de 8 pouces d'équarrissage, et le sommet a été recouvert d'un pavé en madriers de 3 pouces. Le nouveau hangar a 26 par 48 pieds, et il a des poteaux de 10½ pieds; il est surmonté d'une couverture toute faite, en trois épaisseurs. Les murs extérieurs sont couverts de bardeaux et le plancher est double; on a posé une épaisseur de feutre d'asphalte entre les deux planchers. La partie supérieure de l'abord de la chaussée a été couverte de gravier, et on a reconstruit le trottoir en madriers de 3 pouces, le long du côté ouest.

WEST-POINT

On a fait des réparations considérables aux pièces de parement, à la couverture et aux solives du pavé du quai, sur une longueur de 629 pieds, à partir de la pile extérieure, en allant vers le rivage. On a enlevé les pièces de parement, les solives, les pièces du pavé, etc., qui étaient pourries, et on les a remplacées par des nouvelles pièces. Sur l'extrême partie intérieure de l'abord, on a construit un nouveau mur en bois, sur une longueur de 109 pieds; les vides dans le ballast ont été comblés et la chaussée a été couverte de gravier.

GÉNÉRALITÉS

On a fait des réparations aux ouvrages suivants:

Alberton, quai; Franklyn-Point, quai; Haggertie's, quai; Hurd's Point, quai; McAulay's Shore, quai; Nine-Mile-Creek, quai; Port-Hill, quai; Pownal-Bay, quai.

NOUVEAU-BRUNSWICK

BARKER'S

Quai à haut niveau.—Des murs en béton, ayant en général 14.6 pieds de hauteur, ont été construits sur les deux côtés et en travers de l'extrémité extérieure du quai; ils ont 50 et 36 pieds de longueur, respectivement. Sur les 20 pieds de la partie extérieure, on a posé un pavé en béton armé de 12 pouces d'épaisseur, qui est supporté par les murs latéraux, trois murs intérieurs longitudinaux et un mur transversal à l'arrière. On a aménagé une cale en béton de

12 par 18 pieds, et on a construit un pilier de défense en béton de 5 pieds de hauteur à chaque angle extérieur. L'intérieur du quai, à partir du mur transversal de l'arrière en allant vers le rivage, a été rempli de pierre, etc., et recouvert de terre.

Quai à bas niveau.—L'angle extérieur du quai, sur une longueur de 16 pieds le long de la face, et de 20 pieds sur le côté inférieur, a été réparé avec des pièces de bois de 12 pouces d'équarrissage, et le pilier de défense de l'angle inférieur a été reconstruit en pièces de bois d'équarrissage.

BLUE-COVE

Un brise-lames détaché, dont l'extrémité intérieure a environ 775 pieds à partir du rivage, a été construit à l'entreprise. L'ouvrage consiste en une pile de tête de 204 pieds de longueur, et une aile de 98.5 pieds de longueur, mesure prise sur la face extérieure. Le brise-lames a une largeur moyenne de 25.5 pieds au sommet, et il a un coupe-vagues de 4 pieds fait de pièces de bois de 10 pouces d'équarrissage, le long du côté extérieur. Il est construit en encaissement de pièces de bois rond, est rempli de pierre et recouvert d'un pavé en madriers de 4 pouces; il est lambrissé en madriers créosotés de 3 pouces d'épaisseur sur le côté intérieur, et de 6 pouces d'épaisseur sur le côté extérieur. L'ouvrage est construit avec un fruit de 1 pour 10 sur le côté intérieur et de 1 pour 4 sur le côté extérieur.

BURNT-CHURCH

Les trois travées intérieures de la pile du rivage du quai ont été comblées avec de l'ouvrage en encaissement, les pièces de bois supérieures des vieilles piles ont été renouvelées, et une section du quai, mesurant 157 pieds de longueur, a été remplie de pierre de lest et recouverte de gravier. A part cela, une section de 323 pieds de longueur a été recouverte d'un pavé en madriers de bois dur créosoté, après que l'on eut renouvelé les pièces de bois supérieures qui étaient pourries.

CAMPBELLTON

Les faces du vieil ouvrage en encaissement, sur la section supérieure du quai en eau profonde, mesurant en longueur 62.4 pieds, 75.5 pieds et 12.3 pieds, ont été enlevées jusqu'à 7 pieds de profondeur et remplacées par des murs en béton. Une autre section, le long du côté du rivage, a été recouverte de deux rangs de billes de parement sur une longueur de 110.1 pieds, et surmontée d'un couronnement. L'intérieur a été rempli de pierre et recouvert de gravier. On a reconstruit la cale, à la face extérieure du quai, et renouvelé dix-neuf défenses. Des trous dans le quai ont été remplis de pierre et recouverts d'escarbilles.

CAPE-BALD

On a fait vingt-quatre blocs de béton pour remplir de grands trous dans la face en béton du brise-lames. En dehors de cette section, on a placé, sur des fondations de niveau, cinq caissons en béton armé, mesurant 20 pieds de longueur, 10 pieds de hauteur et de 6 à 8 pieds de largeur. Les caissons, ainsi que les espaces entre ces caissons et le brise-lames, ont été remplis de pierre et recouverts de béton. Un caisson additionnel a aussi été construit. Sur une section de l'abord de 110 pieds de longueur, on a posé deux rangs de solives de 8 par 10 pouces entre celles s'y trouvant déjà, ainsi qu'une nouvelle couverture en madriers de 4 pouces.

EEL-RIVER-BRIDGE

On a construit un quai contigu au pont national du gouvernement provincial. La nouvelle structure consiste en une pile en encaissement remplie de pierre, mesurant de 35 à 58 pieds de longueur par 37 pieds de largeur au sommet, et

construite à une hauteur de 3 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute des grandes marées ordinaires; une travée couverte de madriers, mesurant de 14 à 15 pieds de longueur par 45 à 55 pieds de largeur, relie la pile au pont de la grande route. Le quai est lambrissé en bois dur de 3 pouces, et il est muni de défenses de 10 pouces d'équarrissage.

ESCUMINAC

On a terminé la construction d'un prolongement à l'abord allant vers le rivage, que l'on avait commencé l'année dernière. Il a de 232 à 236 pieds de longueur par 21 à 22½ pieds de largeur, au sommet, et il est construit en encaissement avec des pièces de bois rond; il est lambrissé en madriers créosotés de 4 pouces. Une pile en encaissement de 106 pieds de longueur, faisant partie de la substructure du prolongement de la tête du quai, et de l'aile, a été construite à une hauteur de 8 pieds, mais elle n'a pas été immergée en place. L'ouvrage est fait à l'entreprise.

FORD'S MILLS

Afin de fournir un bassin pour les chalands à l'usage du chargement du bois, etc., on a construit un quai de 30 pieds de longueur sur le côté supérieur et 43 pieds sur le côté inférieur, par 50 pieds de front. Les côtés et l'extrémité extérieure sont faits en encaissement en pièces de bois rond, mesurant 10 pieds de largeur, et l'intérieur est rempli de pierre. La partie extérieure de 10 pieds est recouverte d'un pavé en madriers de 3 pouces, et le reste est recouvert de gravier.

FORT-DUFFERIN (PORT DE SAINT-JEAN)

On a construit, à l'entreprise, deux sections des murs de protection, ayant chacune 14 pieds de largeur au sommet, et 155.8 et 49 pieds de longueur, respectivement. L'ouvrage est fait en encaissement avec des pièces de bois d'équarrissage, à parements ouverts, et il est rempli de pierre. Les faces intérieures et extérieures sont munies de pilotis enfoncés à joints clos.

GOOSEBERRY-COVE

On a construit, au niveau environ de la mi-marée, une jetée qui se trouve à 40 pieds au sud de l'extrémité extérieure du quai. L'ouvrage a 40 pieds de longueur et 11 pieds de hauteur sur le côté extérieur, et il a une largeur moyenne de 23 pieds. Il est construit en encaissement fait de bois rond, rempli de pierre et recouvert de rondins de ballastage.

GREEN-POINT

Un brise-lames a été construit à l'entreprise, et comprend un abord de 500.6 pieds de longueur, une pile de tête de 174.9 pieds de longueur par 25.3 pieds de largeur, et une jetée de retour de 51.3 pieds de longueur par 35.7 pieds de largeur, avec un coupe-vagues de 426 pieds de longueur par 4 pieds de hauteur, se prolongeant le long des sections extérieures. L'abord a 15.1 pieds de largeur sur la section du rivage, 301.5 pieds de longueur et 19.47 pieds de largeur sur la partie extérieure de 199.1 pieds. La section du rivage est construite en encaissement de bois rond, et la section extérieure est faite de pièces de bois posées à parements clos sur les côtés de la mer, et en bois rond sur le côté du port. Toute la structure est remplie de pierre et recouverte d'un pavé en madriers.

HAMPSTEAD

Un mur en béton de 64 pieds de longueur et de 12 pouces d'épaisseur a été construit pour remplacer le vieux brise-lames pourri sur le côté supérieur de la section à l'eau haute du quai. On a posé une marche en béton de 6 pieds de largeur le long du côté supérieur, et on a construit une jetée de défenses en béton,

de 5 pieds de hauteur, à l'encoignure extérieure. A l'encoignure inférieure, on a placé une défense temporaire en bois, et la section remplie de pierre a été recouverte de gravier.

KENT-BOOM

On a construit un quai de forme irrégulière, mesurant 100 pieds de longueur, sur le côté supérieur, et 88 pieds, sur le côté inférieur. Il a 77 pieds de largeur à l'extrémité intérieure et 41 pieds à la face. L'extrémité extérieure de 30 pieds et les côtés, sur une largeur de 10 pieds, sont construits en encaissement fait de billes rondes, et l'intérieur est rempli de pierre. A l'encoignure extérieure, on a construit une cale de 10 par 10 pieds. La partie extérieure de 10 pieds du quai est recouverte d'un pavé en madriers de 3 pouces, et le reste est couvert d'une surface en gravier. Sur l'abord, on a construit un entrepôt de 18 par 24 pieds.

LÉONARDVILLE

On a réparé le quai qui était dans un état de détérioration. Dans la tête du quai, on a renouvelé les rangs supérieurs de pièces de bois rond sur la section en encaissement, ainsi que les deux chevalets intérieurs en pilotis. Sur l'abord, on a enfoncé quatorze nouveaux pilotis, posé un couronnement sur trente et un pilotis, et assujetti de nouveaux liens. Des nouvelles solives, ainsi qu'un nouveau pavé et de nouvelles pièces de couronnement ont été posés dans tout le quai; on a enfoncé vingt-quatre pilotis-défenses, construit une nouvelle charpente de potence; l'entrepôt a été réparé et peinturé.

L'ÉTANG

On a enlevé la vieille pile de tête du quai, qui était pourrie et endommagée, et qui mesurait 17 par 28 pieds, et on en a construit une nouvelle de 31.6 pieds par 41.7 pieds, en encaissement fait de bois rond et rempli de pierre. On a renouvelé la travée de 16 pieds qui relie la tête du quai à l'abord. Les trois piles extérieures et les travées de l'abord ont été recouvertes d'un pavé en madriers de 3 pouces, après que l'on eut inséré de nouvelles solives entre les vieilles. La section intérieure de 72 pieds de longueur a été reconstruite en encaissement fait de bois rond et rempli de pierre, et le tout, avec l'abord en pierre de 69 pieds de longueur, a été recouvert de gravier.

MARTIN'S HEAD

On a enlevé une partie du vieil ouvrage en tréteaux de pilotis qui était endommagée, et qui mesurait environ 100 pieds de longueur, entre l'abord du rivage et la section extérieure du brise-lames, et on a construit un nouvel abord en tréteaux de pilotis. Le nouvel abord a 242 pieds de longueur par 10 pieds de largeur, et il a des chevalets placés à 5 pieds d'axe en axe; chaque chevalet est lié par des pièces de bois rond et muni de pilotis-défenses. Sur les côtés extérieurs de l'ouvrage, à 6 pieds du niveau du sol, on a posé un lambrissage de 6 pouces, et l'intérieur a été rempli de pierre et de fascines.

NORTH-HEAD

On a enlevé le vieux coupe-vagues pourri, de 101 pieds de longueur, ainsi qu'une partie d'environ 50 pieds de la face inclinée à l'extrémité extérieure du brise-lames, et on en a reconstruit un nouveau en encaissement à parements clos et rempli de pierre. Sur toute la pile extérieure, on a posé de nouvelles solives et un nouveau pavé de 3 pouces, on a posé un couronnement double en bois de 10 pouces d'équarrissage, le long du nouvel ouvrage, ainsi que quarante nouvelles défenses sur le côté extérieur et à l'extrémité. L'abord en tréteaux du rivage, mesurant 110 pieds de longueur, a été rempli de pierre, et on a réparé la cale, sur le côté inférieur.

POINTE-DU-CHÊNE

On a complété le mur en béton armé que l'on avait commencé au cours de la dernière saison sur le brise-lames intérieur. La section qui a été construite cette année a 224 pieds de longueur, 5 pieds de hauteur et de 1 à 4.5 pieds de largeur; à l'extrémité intérieure, on a construit un mur transversal de 17 à 20 pieds de longueur, 6 pieds de hauteur et de 2½ à 5 pieds de largeur.

POINTE-SAPIN

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un prolongement au brise-lames, consistant en deux piles reliées par une travée de 20 pieds de longueur par 16 pieds de largeur. La pile intérieure, qui a été construite en alignement de la tête originale du quai, a 37 pieds de longueur et 27½ pieds de largeur au sommet, sur une longueur de 23 pieds, et rétrécissant jusqu'à 14 pieds de largeur à l'extrémité extérieure. La pile extérieure a 75 pieds de longueur par 26.5 à 27 pieds de largeur au sommet, et elle est construite à un angle de 135 degrés avec la pile de tête originale. Les deux piles sont un ouvrage en encaissement rempli de pierre, et les faces sont en bois d'équarrissage. Le long du côté extérieur, on a posé des défenses de 10 pouces d'équarrissage et on a construit un brise-vagues de 4 pieds de hauteur. Le pavé est fait de madriers de 3 pouces.

PUBLIC-LANDING

Les faces du vieil ouvrage en encaissement, à l'extrémité extérieure du quai, ont été enlevées sur une longueur de 110 pieds sur le côté supérieur, et sur une longueur de 61 pieds sur le côté inférieur, et on les a remplacées par des murs en béton. On a fait une cale à l'extrémité extérieure, et on a construit des marches-débarcadères dans les deux murs latéraux. Un pavé en béton a été posé sur les 30 pieds extérieurs, et on a construit des murs en béton sur les côtés supérieur et inférieur, mesurant 80 par 10 pieds et 31 par 6 pieds, respectivement. La section remplie de pierre a été recouverte de gravier, et on a construit cinq piliers de défenses en béton.

RICHARDSON

On a enlevé le vieil abord du quai original ainsi que l'ouvrage en encaissement de la tête du quai, à l'exception d'une partie au-dessous du niveau de l'eau basse. On a construit un nouveau quai en tréteaux de pilotis sur l'ancien emplacement, en se servant, en général, de pilotis créosotés dans la section de l'ouvrage au-dessous de l'eau basse. Le quai a maintenant un abord de 135 par 20 pieds, et une pile de tête de 30 par 50 pieds, recouverte d'un pavé en madriers de 3 pouces. On a construit une cale flottante, consistant en un ponton et une passerelle, ainsi qu'un entrepôt de 18 par 24 pieds.

SAINT-JEAN-OUEST

Ile Partridge, service de l'eau.—Un scaphandrier a réparé cinq brisures à l'extrémité de l'île du tuyau à l'eau qui va de l'île Partridge à la terre ferme. On a enlevé environ 12 pieds de déblais sur une partie de 80 pieds du tuyau submergé, à 1,000 pieds de l'île; on a renouvelé 68 pieds du tuyau flexible, et on a installé, sur l'île, des compteurs d'eau de 3 et 4 pouces. On a érigé un bâtiment temporaire pour abriter le compteur de 3 pouces, et on a construit un bâtiment en béton à Fort-Dufferin, sur le compteur, à l'extrémité de terre de la conduite d'eau principale.

SAINT-SIMON

Un quai de 786.2 pieds de longueur a été construit à l'entreprise. La section du rivage a 483 pieds de longueur par 15 pieds de largeur, la section centrale a 201 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, et la pile de tête a 102.2 pieds de longueur par 30 pieds de largeur. Tout l'ouvrage a été construit en encaissement, en pièces de bois rond, et a été lambrissé avec des madriers de 3 pouces. La section du rivage est recouverte de pierre et gravier, et la partie extérieure est recouverte d'un pavé en madriers de 3 pouces. Un chemin de 215 pieds de longueur par 20 pieds de largeur a été construit à la journée, à partir du chemin public jusqu'au quai, et une clôture en fil de fer a été érigée le long de la propriété.

SEELEY'S BEACH

On a refait, jusqu'à 3 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute des grandes marées ordinaires, une pile en encaissement faite de pièces de bois rond, mesurant 60 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, et d'une hauteur moyenne de 11 pieds, laquelle avait été transférée gratuitement au ministère par la *Pejepscot Paper Co.* On l'a agrandie en construisant une aile de 30 par 22 pieds à l'extrémité extérieure, et une section de rivage, de 48 pieds par 11 pieds, à l'extrémité intérieure. L'ouvrage est une construction en encaissement, faite de bois rond et remplie de pierre. L'extrémité extérieure est recouverte d'un pavé en madriers de 2 pouces, et l'extrémité intérieure est recouverte de billes aplaties.

SHIPPIGAN, GOULET

Dans la section extérieure du brise-lames de l'est, vingt pilotis ont été enfoncés à joints clos, ainsi que dix autres pilotis intérieurs; ces pilotis ont été renforcés et assujettis avec des moises, puis on y a déposé 90 verges cubes de pierre et 6,000 pieds cubes de fascines. On a réparé le barrage situé à 6,000 pieds à l'est du brise-lames, en enfonçant quarante et un pilotis, en posant 15 liens transversaux, et en remplissant l'intérieur de pierre et de fascines. On a aussi réparé 200 pieds linéaires du mur de soutènement contigu au barrage.

STONEHAVEN

On a réparé un brise-glace dans la face extérieure, à l'angle nord-est du brise-lames, en y construisant un nouvel ouvrage en encaissement, appuyé par un mur en béton de 17.5 pieds de longueur, 13 pieds de hauteur et de 3 à 6 pieds d'épaisseur. En arrière de ce mur, et en allant vers le rivage, l'ouvrage a été rempli de pierre. Un pavé en béton a été posée sur une section de 40 par 15 pieds de la pile d'extrémité de la tête du quai, et une petite brèche qui se trouvait dans la face du large de l'abord a été bouchée avec du béton.

TRACADIE, PORT

En vertu d'un contrat qui avait été adjugé au cours de l'année précédente, on a construit deux murs de soutènement en pilotis et deux brise-lames, qui traversent la grève de sable et se prolongent au-delà de ladite grève qui sépare le port du golfe Saint-Laurent. Le mur de soutènement du nord a 602 pieds de longueur et celui du sud a 763 pieds, tandis que les brise-lames, aux extrémités extérieures des murs de soutènement, ont 50 pieds de longueur. Les ouvrages sont approximativement parallèles et se trouvent à 275 pieds l'un de l'autre; ils ont pour objet de protéger les côtés d'une entrée que l'on se propose de faire au chenal du village de Tracadie, afin de donner accès aux vaisseaux de pêche, aux goélettes, etc. Les ouvrages de protection consistent en un rang de pilotis créosotés, enfoncés à 5 pieds d'axe en axe, et en un rang de pilotis de renfort en bois non créosotés, enfoncés à 8 pieds en arrière, les pilotis étant reliés par des traversines et des

moises. Les brise-lames sont faits d'un rang de pilotis créosotés, enfoncés à 5 pieds d'axe en axe, le long du côté du chenal, et de deux rangs de pilotis non créosotés, de 7 à 14 pieds, enfoncés à l'arrière. On a posé des moises, des liens et des traversines, et les structures ont été lambrissées avec des madriers créosotés sur le côté du chenal, avec des madriers non créosotés à l'arrière. Les brise-lames ont 19 pieds de largeur au sommet et sont remplis de fascines et de pierre.

YOUNG'S COVE

La construction du mur en béton, sur le côté supérieur, a été continuée vers le rivage sur une longueur de 50 pieds le long de la section en eau profonde du quai, et on a construit un pilier de défense en béton. Sur le côté inférieur, on a construit un mur en béton de 84 pieds de longueur, sur une section voisine du vieux quai en eau profonde qui était démantelé. A partir de ce mur en allant vers le rivage, on a posé un pavé en béton de 78 pieds de longueur par 10 pieds de largeur, et l'on a construit cinq piliers de défenses en béton sur le côté inférieur. L'abord et la section en eau haute du quai ont été terrassés avec de la pierre et recouverts d'une surface en gravier, sur une longueur de 165 pieds. On a construit une fondation en béton sous l'entrepôt.

GÉNÉRALITÉS

On a fait des réparations aux ouvrages suivants:

Akerley's, quai; Albert, quai; Alma, brise-lames; Back-Bay, quai; Bayside, quai; Cambridge, quai; Caraquet, quai; Chance-Harbour, quai; Chipman, quai; Chockfish, brise-lames; Chocolate-Cove, quai; Cumming's Cove, quai; Cumberland-Bay, quai; Digdeguash, quai; Douglas-Harbour, quai; Douglastown, quai; Earle's Landing, quai; Edmundston, pont; Gagetown, quai; Grand-Harbour, quai; Jenkin's Cove, quai; Little-Aldouane, quai; Loggieville, quai; Lord's Cove, quai; Lower-Caraquet, quai; Lower-Jemseg, quai; McDonald's Point, quai; Mill's Point, quai; Mott's, quai; Neguac, quai; Newcastle, quai; Palmer's, quais; St. Andrews, quai; Sainte-Croix, pont; Saint-Léonard, pont; Saint-Louis, quai; St. Stephen, quai; Scotchtown, quai; Scovil's, quai; Seal-Cove, brise-lames; Shédiac, quai; Shippigan, quai; The Range, quai; Upper-Jemseg, quai; Upper-Maugerville, quais; Welchpool, quai; White-Head, quai; White's Bluff, quai; White's Cove, quai; Wickham, quai; Williams', quai; Wilson's Beach, quai, Wolf-Brook, brise-lames.

QUÉBEC

ANGLIERS

On a construit un quai sur la rivière des Quinze. La tête-débarcadère, dans laquelle on a construit deux cales à bas niveau, mesure 24 par 76 pieds; elle est faite de trois piles en encaissement en bois rond, de 16 par 24 pieds, et de deux travées de 14 pieds. L'abord a 14 par 46 pieds, et comprend deux piles en encaissement de 16 par 14 pieds et une travée de 14 pieds. On a aussi construit un hangar à marchandises de 16 par 24 pieds.

BAGOTVILLE

Le quai et le hangar, qui avaient été détruits en partie par un incendie, en 1927, ont été reconstruits à l'entreprise. L'angle de l'extrémité du rivage de la face nord-ouest du quai a été démoli, des murs ont été construits en encaissement et remplis de pierre, et toute la structure a été recouverte d'une dalle en béton de 6 pouces d'épaisseur. Le quai a 590 pieds de longueur, de 62 à 160 pieds de lar-

geur et 62 pieds de hauteur à l'extrémité du large, dans 37 pieds d'eau. Le nouveau hangar a 80 pieds de longueur par 60 pieds de largeur, avec une allonge de 20 pieds de largeur par 70 pieds de longueur.

BARACHOIS-DE-MALBAIE

On a renforcé la face extérieure du brise-lames de la jetée de direction, en lambrissant l'intérieur sur une longueur de 160 pieds et en renouvelant quelques traversines et une partie du pavé. A l'extrémité du rivage, on a lambrissé une partie d'environ 150 pieds avec un fort lambrissage goudronné de 9 par 10 pouces. Des nouvelles traversines ont aussi été placées entre les deux ouvrages de face et entre les défenses. A partir d'un point se trouvant près du rivage, à 50 pieds de l'extrémité du large, un talus en pierres brutes considérable a été déposé le long de la face extérieure de la jetée de direction, sur une longueur approximative de 150 pieds, et du lit de roc jusqu'au niveau moyen de l'eau basse. Toute la jetée de direction a été remplie de pierre à partir du niveau de l'eau basse.

BELŒIL-STATION

Deux des jetées de direction ont été reconstruites en béton. Les structures en encaissement ont été enlevées jusqu'au niveau de l'eau basse, et on a construit des murs en béton autour de l'emplacement de ces jetées. L'estacade qui relie ces deux jetées a aussi été remplacée par une nouvelle estacade de 100 pieds de longueur par 5 pieds de largeur.

BERTHIER

Les réparations qui ont été faites au quai consistaient à renouveler 4,500 pieds m.p. de lambrissage en bois dur, 15,000 pieds m.p. de solives de pavé et de traversines, et 15,000 pieds m.p. de pavé de 3 pouces.

BIC

On a élargi la pile de tête du quai en construisant, sur le côté intérieur, une allonge en ouvrage en encaissement rempli de pierres fait de pièces de bois rond de 10 pouces de diamètre, posées à parements ouverts. Elle mesure 108 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et 16 pieds de hauteur.

BONAVENTURE-OUEST

On a construit un prolongement au quai-débarcadère, de 160 pieds de longueur par 20 pieds de largeur; c'est un ouvrage en encaissement fait de bois rond à parements ouverts et rempli de pierre.

BROMPTONVILLE

Une section de 100 pieds de la pile de protection, qui avait été détruite par le feu, a été complètement reconstruite. Le nouvel ouvrage est une construction en encaissement faite de bois rond et remplie de pierre; il mesure 9 pieds de largeur au sommet et 12 pieds de hauteur, et il est lambrissé sur le côté extérieur.

CABANO

On a renforcé l'ouvrage en pilotis de la pile de tête du quai en enfonçant quarante pilotis de 35 pieds de longueur, et en les assujettissant au quai au moyen de plaques de fer. On a renouvelé environ 2,000 pieds m.p. du pavé, et fait des réparations de peu d'importance au lambrissage.

CACOUNA

Le pavé et les solives de la partie intérieure de 281 pieds de l'abord du quai ont été remplacés par un remplissage en pierre recouvert de gravier. Le prolongement de la pile de tête, commencé l'année dernière, a été complété. L'escalier a été réparé, et on a renouvelé les madriers brisés sur le pavé du quai.

CAP-À-L'AIGLE

On a réparé le quai en y renouvelant 10,000 pieds m.p. de solives du pavé de 10 par 12 pouces et 10,000 pieds m.p. de madriers de 3 pouces. Les défenses, les moises et le couronnement de la pile de tête ont aussi été réparés, et on a placé trois plaques d'acier de 8 pieds par 4 pouces par ½ pouce, sur l'angle d'amont de la pile de tête. Le hangar à marchandises, le garde-roues, la cale et l'appareil de levage ont été peinturés.

CAP-CHAT

Le prolongement du quai, fait à l'entreprise, et qui avait été commencé l'année dernière, a été complété. Le nouvel ouvrage mesure 503 pieds de longueur par 27 pieds de largeur, et il a un double fruit de 1 pour 10 sur une des faces longitudinales. Sur la face du chenal, les piles ont été faites perpendiculairement afin d'être en droite ligne. Les solives sont des pièces de bois de 10 pouces d'équarrissage, posées sur la longueur et espacées de 3 pieds 6 pouces d'axe en axe. Une partie de 100 pieds de l'extrémité du rivage de l'abord du quai a été reconstruite en ouvrage en encaissement, fait à la journée. Ce dernier ouvrage a 13 pieds de largeur par 12 pieds de hauteur; il est rempli de pierre de lest posée sur des lits de fascines, et le tout est recouvert d'une couche de gravier de 2 pieds d'épaisseur. Une partie de pavé a été renouvelée et diverses autres réparations ont été faites au quai.

CAP-DE-LA-MADELEINE

Le contrat pour la construction d'un prolongement au quai, dont il a été fait mention dans le rapport de l'année dernière, a été complété. La face du vieux quai a été mise en alignement du prolongement, et les encoignures des cales et du quai ont été munies de plaques de protection en acier; ce dernier ouvrage a été fait à la journée. Les travaux de la mise en alignement du quai consistaient à enfoncer une palée de palplanches de 12 pouces d'équarrissage, à rainure et languette, sur une longueur totale de 100 pieds. L'espace entre le vieux quai et la palée de palplanches a été rempli de pierres qu'un homme peut porter seul. Le reste de la partie de devant du vieux quai a aussi été reconstruite à la même élévation que le nouveau prolongement.

CAP-SAINT-IGNACE

Pour réparer le quai, on a reconstruit 250 verges cubes d'ouvrage en encaissement, on a posé quatre solives sur les travées et renouvelé quatre poteaux d'amarrage. Pour cet ouvrage, on a employé 3,000 pieds m.p. de solives de pavé, 6,000 pieds m.p. de madriers de 3 pouces, 4,000 pieds m.p. de lambrissage en merisier jaune de 6 pouces et 1,200 pieds m.p. de pièces de couronnement de 10 pouces d'équarrissage.

CAUGHNAWAGA

Le mur de front en béton du quai a été reconstruit sur une longueur de 100 pieds, une hauteur et une épaisseur de 2 pieds. Trois nouveaux butoirs, de 3 par 4 par 6 pieds de hauteur, ont été construits en béton armé. La jetée de Meloche, voisine du quai principal, a été élargie et reconstruite en béton armé. On a posé un nouveau toit au hangar.

CHANDLER

Afin de donner au quai une hauteur de 9 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, on l'a exhaussé de 3 pieds; on l'a rempli de pierre et on l'a mis de niveau sur toute sa longueur de 520 pieds. Des défenses et des moises en bois ont été posées sur les deux faces du quai.

CHOISY

La reconstruction de l'abord du quai et de la pile de tête, entreprise par contrat et commencée en 1927, a été complétée. La pile de tête a 60 par 25 pieds, et se trouve à 10 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse. C'est un ouvrage en encaissement fait de pièces de bois d'équarrissage à parements clos, rempli de pierre, recouvert d'un pavé fait de solives de 10 pouces d'équarrissage et de madriers de 3 pouces, et muni de défenses en chêne de 10 pouces d'équarrissage. L'abord de 230 pieds en chevalets de pilotis a été rempli de pierre et recouvert de gravier. On a aussi construit une cale-débarcadère et un hangar sur le quai.

CÔTE-SAINTE-CATHERINE

On a construit un nouveau hangar-abri de 10 par 12 pieds. Le chemin qui conduit du chemin public au quai a été réparé et nivelé, et des réparations de peu d'importance ont été faites au quai et à l'abord.

CROSS-POINT

Le pavé, les solives et trois rangs de traversines et de longrines, ont été enlevés et remplacés par de nouvelles pièces de bois sur les sections suivantes du quai: la partie principale sur une longueur de 135 pieds et une largeur de 20 pieds; l'aile de l'ouest sur 200 pieds de longueur par 10 pieds de largeur; une partie de l'aile de l'est sur 100 pieds de longueur par 10 pieds de largeur, et la partie est du quai principal sur 75 pieds de longueur par 18 pieds de largeur. Un garde-roues a aussi été construit le long de la face de l'est du quai, sur une longueur de 845 pieds.

DESCHAMBAULT

Les réparations du quai entreprises par contrat ont été complétées. Pour permettre de reconstruire la superstructure du quai en béton, on a enlevé le pavé et les solives du vieux quai, et l'ouvrage en encaissement sur une hauteur de 8 pieds et une largeur de 4 pieds 6 pouces autour du quai. On a construit des murs de 8 pieds de hauteur par 4 pieds 6 pouces de largeur à la base et 19 pouces au sommet, et l'espace entre ces murs a été rempli de pierres qu'un homme peut porter seul, et pavé avec une dalle en béton de 8 pouces d'épaisseur. Les deux angles extérieurs du quai et les angles de la cale sont munis de plaques de protection en acier. Le quai est muni d'une cale en bois, d'organeaux d'amarrage, de poteaux d'amarrage, d'échelles, etc. On a aussi construit un hangar à marchandises en bois, de 28 pieds de longueur, 12 pieds de largeur et 10 pieds de hauteur. La hangar est recouvert d'un toit en tôle galvanisée, et l'extérieur a été peinturé. Le chemin qui conduit au quai a été terrassé, et un drain en béton a été construit à la journée. On a nettoyé les fossés le long des côtés du chemin.

DES JOACHIMS

On a réparé les trois abords du pont Interprovincial, lesquels avaient été sérieusement endommagés par la crue des eaux de la rivière Ottawa, au printemps de 1928. Sur le côté de Québec, on a reconstruit la moitié du mur en pierres brutes du côté d'amont de l'abord, et on a placé environ 1,300 verges cubes de remplissage en pierre et en gravier sur la chaussée. Sur la chaussée et les murs en pierres brutes des abords de l'île, on a placé environ 175 verges cubes de pierre et de gravier, et environ 150 verges cubes de pierre et de gravier sur la chaussée du côté d'Ontario.

ÉTANG-DU-NORD

On a aménagé un chantier, mesurant 400 pieds de longueur par une largeur moyenne de 50 pieds, protégé sur le côté extérieur par un mur de soutènement en bois, et muni d'une chaussée. La chaussée, qui mesure 160 pieds de longueur, et qui est protégée par un mur en béton de 50 pieds, a été complétée en partie. A partir du niveau de l'eau haute jusqu'à une profondeur de 7 pieds au niveau de l'eau basse, on a construit jusqu'au couronnement un ouvrage en encaissement de 145 pieds de longueur; une pile en encaissement, de 76 pieds de longueur par 35 pieds de largeur, a aussi été construite, et est prête à être mise en place. L'outillage et les matériaux pour l'ouvrage ont été emmagasinés sur l'île Gull, dans quatre bâtisses érigées à cette fin.

FASSETT

On a reconstruit une partie de l'abord du quai, comprenant trois piles en encaissement, en renouvelant les solives, les garde-roues et le pavé. Plusieurs pilotis ont été renforcés, et des réparations de peu d'importance ont été faites aux défenses. Le brise-glaces a été démoli jusqu'au niveau de l'eau basse, et reconstruit à 3 pieds plus haut qu'il était antérieurement, c'est-à-dire à la même élévation que le quai.

GASCONS

Une partie de l'extrémité du rivage du vieux quai, mesurant 75 pieds de longueur, a été remplie de gravier et de terre. Le pavé et les pièces de couronnement ont été réparés, et le lambrissage a été renouvelé dans la partie extérieure.

GRANDE-RIVIÈRE

Une partie du quai, sur le côté sud, mesurant 89 pieds de longueur par 20 pieds de largeur au sommet, a été reconstruite jusqu'à 3 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées, et on a construit, sur le côté nord, une pile en encaissement de 115 pieds de longueur par une largeur moyenne de 17 pieds au sommet; l'espace entre ces deux structures a été rempli de pierre. Le couronnement, les solives et le pavé ont été renouvelés à partir de la partie reconstruite jusqu'à l'extrémité du rivage du quai. Des pilotis de protection ont été enfoncés à joints clos le long des faces extérieures du nouvel ouvrage en encaissement.

GRINDSTONE (I-M.)

On a reconstruit et nivelé la partie extérieure du vieux quai, sur une longueur d'environ 250 pieds par une hauteur moyenne de 4 pieds et une largeur d'à peu près 33 pieds. Environ 600 verges cubes de pierre de lest ont été placées dans l'extrémité extérieure. Le pavé a aussi été renouvelé.

GROSSE-ÎLE

L'extrémité extérieure du quai en encaissement, mesurant 60 pieds de largeur, a été reconstruite sur une longueur de 85 pieds par une hauteur moyenne de 8 pieds 9 pouces, et une partie de la cale de l'est a été reconstruite.

HOPETOWN

La construction du brise-lames, entreprise par contrat, qui avait été commencée l'année dernière, a été complétée. C'est un ouvrage en encaissement fait de pièces de bois rond de 10 pouces de diamètre posées à parements ouverts, et rempli de pierre; il mesure 200 pieds de longueur par 15 pieds 3 pouces de largeur. La structure est recouverte d'un pavé en madriers de 3 pouces et lambrissée avec des madriers de 3 pouces.

ÎLE-AUX-COUDRES

La construction d'un quai, entreprise par contrat, a été complétée. Le nouveau quai est un ouvrage en encaissement à parements ouverts, mesurant 238 pieds de longueur, 20.6 pieds de largeur et 20 pieds 9 pouces de hauteur à l'extrémité extérieure.

ÎLE-AUX-GRUES

La construction d'un quai, entreprise par contrat, qui avait été commencée l'année dernière, a été complétée. Le nouveau quai a 266 pieds de longueur par 20 à 30 pieds de largeur et 17 pieds de hauteur à l'extrémité extérieure, dans 11 pieds d'eau à marée haute. Le long du chemin, on a érigé une clôture faite de poteaux de cèdre et de fil de fer; l'ouvrage a été fait à la journée. On a renforcé quelques-unes des travées et le pavé du vieux quai, pour le rendre propre à servir pour le reste de la saison.

ÎLE-PERROT (NORD)

Une surface en macadam bitumineux a été faite sur une section du chemin, et on a construit un trottoir en béton sur toute la longueur du chemin et de l'abord.

ÎLE-VERTE

On a réparé le quai en renouvelant 5,000 pieds m.p. de lambrissage de 3 pouces, 3,000 pieds m.p. de pavé de 3 pouces et 2,000 pieds m.p. de pièces de couronnement de 8 pouces d'équarrissage, sur 300 pieds linéaires du quai. Le pavé en bois du quai a été remplacé par une surface en pierre et en gravier. Les côtés de la chaussée ont été exhaussés et toute la largeur a été recouverte de gravier sur une longueur de 570 pieds.

KAMOURASKA

Pour réparer les quais, on a employé environ 21,000 pieds m.p. de traversines, de longrines et de solives de pavé, et 13,200 pieds m.p. de lambrissage de 3 pouces.

LAC-MÉGANTIC

Un pavé en béton a été posé sur les 30 pieds extérieurs de l'abord du quai, à partir de la pile de tête, et le reste de l'abord a été terrassé avec du gravier. On a réparé les parties inférieures des murs en béton autour du quai. Le mur de protection du rivage a été exhaussé d'un pied sur une longueur de 335 pieds, et les joints de la face extérieure ont été cimentés sur la partie de 747 pieds de longueur du quai.

LANORAIE

On a complété la construction de deux brise-glaces, dont un avait été construit l'année dernière; l'ouvrage a été fait à l'entreprise. Ils ont chacun 18 pieds de hauteur, 22 pieds 3 pouces par 22 pieds 3 pouces à la base et 8 par 8 pieds au sommet; deux des faces ont un fruit de 1 pour 1 et les deux autres ont un fruit de 1½ pour 12. Les structures sont faites de murs en béton de 2 pieds d'épaisseur, remplis de pierre et renforcés au moyen de barres d'acier de 1 pouce de diamètre.

L'ANSE-AU-BEAU-FILS

L'extrémité extérieure de la jetée de l'est a été exhaussée de 10 pieds, sur une longueur de 82 pieds par une largeur de 18 pieds. Le lambrissage du côté ouest du port a été complété, ce qui donne au mur de soutènement une longueur de 215 pieds et 9 pieds de hauteur au-dessus du niveau de l'eau basse. Les pilotis ont été enfoncés à 10 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, et recouvert à l'intérieur

avec des madriers d'épinette de 4 pouces d'épaisseur; on a placé, à l'arrière, environ 4,500 petites épinettes, sur une longueur moyenne de 16 pieds, et sur le sommet, on a placé 350 verges cubes de pierre, de gravier et de terre.

LAPRAIRIE

A l'extrémité ouest ou d'amont du village de Laprairie, on a construit un prolongement de 8 pieds à un des deux brise-glaces, et entre ces deux brise-glaces, on a construit un mur en perré-maçonné de 2 pieds d'épaisseur, 22 pieds de hauteur et 200 pieds de longueur. Le mur en perré-maçonné est couvert d'une couche de béton de 1 pied d'épaisseur. A partir du mur de protection principal de devant en allant au chemin du Roi Edouard, on a reconstruit quatre petits murs en béton. A l'extrémité ouest du village, la digue en terre, qui protège l'endroit contre les inondations du printemps, a été réparée sur une longueur de 300 pieds; à certains endroits, on a mis du remplissage de 3 pieds d'épaisseur.

L'ISLET

Pour réparer une partie de la face d'amont du quai, on a construit un mur en béton de 143 pieds de longueur et 3 pouces de largeur au sommet, avec un fruit de 1 pour 4, et on a renouvelé environ 8,000 pieds m.p. de pavé de 3 pouces. L'abord a été terrassé en neuf avec du gravier, et le couronnement du petit quai a été renouvelé.

LOWER-MIGUASHA

L'ouvrage consistait à construire un ouvrage en encaissement fait de pièces de bois rond posées à parements ouverts, de 300 pieds de longueur par 20 pieds de largeur; toute la structure a été complétée à part les 10 pieds de l'extrémité extérieure, où il reste à placer cinq rangs de pièces de bois. On a construit un abord de 35 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, fait de pierre, de sable et de gravier.

MAL-BAY

On a reconstruit une section du quai, d'une longueur approximative de 85 pieds et d'une hauteur moyenne de 14 pieds, laquelle avait été endommagée et emportée par l'action des vagues. Une longueur de 150 pieds dans la section centrale de l'extrémité extérieure a été exhaussée de 2½ pieds, toute l'extrémité a été renforcée, lambrissée en partie, et la moitié du pavé a été renouvelée. On a placé environ 200 verges cubes de grosses pierres brutes le long de la face extérieure de la section reconstruite, et on a placé 750 verges cubes de pierre de lest dans le quai. Un chaland de 30 pieds de longueur, par 12 pieds de largeur et 3 pieds 3 pouces de hauteur, a été construit et muni d'un derrick et d'un treuil pour l'ouvrage.

MATANE

Les madriers du pavé du quai de la ville ont été renouvelés en différents endroits où ils avaient été brisés par le poids du trafic au cours de la saison de navigation. L'abord du quai a été reconstruit en pierre et en gravier, sur une longueur de 150 pieds et une largeur de 28 pieds. Un entrepôt, de 170 pieds de longueur par 25 pieds de largeur, a été construit sur des blocs de fondation en ciment de 24 pouces par 24 pouces; les murs et le toit sont faits de planches d'épinette embouvetées de 1 pouce d'épaisseur. Le plancher consiste en une couche de béton de 6 pouces d'épaisseur, posée sur une fondation de pierre concassée. Le toit est couvert d'un papier minéralisé pour couverture. Il y a neuf portes à coulisses à deux vanteaux. Tout l'extérieur de la bâtisse a été peinturé.

MATAPÉDIA

On a renouvelé le pavé supérieur et une partie du pavé inférieur du pont du grand chemin. Pour le pavé supérieur, on a employé 36,642 pieds m.p. de madriers d'épinette traités à l'huile carbolineum, tandis que pour le pavé inférieur, on a employé 5,000 pieds m.p. de madriers traités à l'huile carbolineum et 3,506 pieds de madriers non traités. On a aussi renouvelé 5,945 pieds m.p. de pièces de couronnement et 360 pieds m.p. de solives. L'ouvrage a été fait à l'entreprise. Les clôtures des deux côtés des abords de l'est et de l'ouest du pont ont été renouvelées en partie et réparées d'une façon générale. La pièce de garde, le long de la courbe dans l'abord de l'ouest, a été renforcée, et on a aussi renouvelé une partie considérable de la haute pièce de garde en bois, le long du côté de la voie ferrée du pont. Ces derniers ouvrages ont été faits à l'entreprise.

MÉCHINS

Le prolongement du quai, entrepris par contrat et commencé l'année dernière, a été complété. Il mesure 206.5 pieds de longueur par 31 pieds de largeur au sommet; c'est une construction en bois d'équarrissage, à parements clos, remplie de pierre et recouverte d'un pavé én madriers de 4 pouces. Des défenses et des moises en bois dur ont été posées sur les trois faces. Au cours de l'exercice, on a construit la partie restante de 160 pieds de longueur.

MILLE-VACHES

On a renouvelé environ 13,400 pieds m.p. de traversines, de solives du pavé et de pièces de couronnement dans le quai, et on a remplacé 13,000 pieds m.p. de madriers de 3 pouces dans le pavé et dans le lambrissage.

MOISIE

On a construit un mur de protection en bois de 510 pieds de longueur, consistant en pilotis de 15 pieds de longueur enfoncés au niveau de l'eau haute à 4 pieds d'axe en axe. Les pilotis ont été solidement renforcés à l'arrière, et on a placé, en avant, deux moises horizontales avec un lambrissage en merisier jaune de 4 pouces.

MONTMAGNY

On a enlevé le pavé du quai du large sur une superficie de 576 verges carrées. On a démoli et reconstruit environ 1,162 verges cubes d'ouvrage en encaissement, et posé 288 verges carrées de nouveau pavé. On a placé sept nouveaux poteaux d'amarrage, et des réparations de peu d'importance ont été faites au phare et au derrick. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

NATASHQUAN

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un prolongement au quai, mesurant 150 pieds de longueur par 30 pieds de largeur et environ 30 pieds de hauteur. Au cours de l'année, l'entrepreneur a préparé le bois et la pierre de lest, et les travaux de construction ont été mis en marche. On a posé 756 pieds linéaires de pièces d'épinette d'équarrissage, et renouvelé 8,100 pieds m.p. de madriers de pavé de 3 pouces dans le quai. Ces derniers travaux ont été faits à la journée.

NEW-CARLISLE

On a renouvelé les madriers du pavé et les solives du pavé, sur l'extrémité extérieure du quai, à partir de la cale de l'ouest en allant vers le large, de même que 700 pieds linéaires de traversines et de longrines. Le long de la face de l'est et de l'extrémité extérieure, on a enfoncé soixante pilotis de protection.

NICOLET

L'ouvrage qui a été fait à l'entreprise consistait à démolir le vieil ouvrage en encaissement du quai et à construire une nouvelle superstructure en béton. L'espace entre les murs en béton a été rempli de pierres qu'un homme peut porter seul, et toute la surface du quai a été recouverte d'un pavage en béton. Le quai est muni d'une nouvelle cale-débarcadère, de poteaux d'amarrage, d'organeaux d'amarrage, etc. Les angles du large du quai et les deux angles de la cale sont munis de plaques de pratection en acier. On a aussi construit des murs de protection en pierres brutes aux deux extrémités du rivage du quai. Le chemin du quai a été terrassé, nivelé et couvert d'une surface en gravier; cet ouvrage a été fait à la journée.

NORWAY-BAY

Les cinq piles en encaissement et les cinq travées de l'abord du quai, près de la tête-débarcadère, ont été reconstruites. L'ouvrage consistait à reconstruire les piles de 12 par 16 pieds, à partir du niveau de l'eau basse, et les remplir de pierre, à renouveler cinquante solives et 7,000 pieds m.p. de pavé de 3 pouces et à remplacer 150 pieds linéaires de pièces de garde-roues. On a utilisé une partie des vieilles solives pour faire des poteaux d'encoignure dans les piles en encaissement, et les angles ont été lambrissés avec des vieilles pièces du pavé. Des réparations de peu d'importance ont été faites au reste de l'abord.

NOTRE-DAME-DE-PIERREVILLE

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un quai, avec une superstructure en béton reposant sur une fondation de pilotis et mesurant 100 pieds de longueur par 50 pieds de largeur. L'espace entre les murs en béton, lesquels forment la superstructure du quai, a été rempli de pierres qu'un homme peut porter seul, et recouvert d'un pavé en béton de 8 pouces d'épaisseur. Le quai est muni de deux cales-débarcadère, de poteaux d'amarrage, d'échelles en acier, etc., et les angles extérieurs du quai et de la cale sont munis de plaques de protection en acier. Le nouveau hangar à marchandises est une construction en bois, de 25 pieds de longueur, 16 pieds de largeur et 9 pieds de hauteur; il a trois portes à deux vantaux ainsi que des fenêtres doubles. Il est couvert d'un toit fait de feuilles de tôle, et la boiserie extérieure a reçu trois couches de peinture. Les chemins qui relient le quai au chemin public ont été terrassés, nivelés et couverts de gravier.

PALMAROLLE

On a entrepris la construction d'un quai à la journée. La tête-débarcadère mesure 100 pieds de longueur par 16 pieds de largeur; elle se compose de cinq piles en encaissement en bois rond, mesurant 16 par 12 pieds chacune, et de travées de 10 pieds de longueur. On a aussi construit un petit hangar à marchandises de 16 par 20 pieds, de même que deux murs en perré-maçonné, un à chaque bout du quai. L'espace entre le quai et le rivage a été rempli de pierre et de terre, et forme l'abord du quai.

PEEL-HEAD, BAIE

On a reconstruit presque en entier la surface en béton du talus en pierres brutes, le long de la partie de 240 pieds du côté d'amont de l'abord.

PETITE-RIVIÈRE-SAINT-FRANÇOIS

La construction d'un quai-brise-lames, entreprise par contrat, a été complétée. C'est un ouvrage en encaissement à parement ouverts de 20 pieds de largeur et de 408 pieds de longueur; il a 21 pieds de hauteur à l'extrémité extérieure, dans 16 pieds d'eau au niveau des grandes marées. On a aussi construit un abord en perré-maçonné de 20 pieds de longueur, recouvert de gravier.

PETITS-CAPUCINS

On a construit un prolongement au quai, mesurant 80 pieds de longueur par 24 pieds de largeur et 15 pieds de hauteur. C'est un ouvrage en encaissement, rempli de pierre, fait en pièces de bois rond posées à parements ouverts; il est couvert d'un pavé en madriers de 3 pouces et lambrissé avec des madriers de 4 pouces.

PETIT-SAGUENAY

On a construit, à l'entreprise, un prolongement en encaissement, à parements ouverts, rempli de pierre, mesurant 30 par 50 pieds par 17 pieds 6 pouces de hauteur, pour former une pile de tête à l'extrémité du large du quai.

PETITE-VALLÉE

La vieille pile en encaissement de 85 pieds du quai a été exhaussée d'environ 5 pieds, et on a remplacé quatre poteaux d'amarrage. Une partie d'environ 80 pieds de l'abord, qui avait été emportée, a été reconstruite sur une hauteur moyenne de 19 pieds et une largeur moyenne de 27.5 pieds au sommet. L'ouvrage est lambrissé le long du côté est avec du bois dur de 4 pouces, et le long du côté intérieur, ou côté ouest, avec des madriers d'épinette de 3 pouces. On a élargi l'abord sur une longueur de 118 pieds au moyen d'un ouvrage en encaissement à parements ouverts, de 10 pieds de largeur, lambrissé avec des madriers d'épinette de 3 pouces. L'abord de la chaussée, sur une longueur approximative de 300 pieds, a été élargi de 12 pieds, exhaussé de 18 pouces et lambrissé avec des madriers d'épinette de 3 pouces.

POINTE-AU-PÈRE

Un mur de revêtement, de 3 pieds de largeur par 65 pieds de longueur, a été construit sur la face ouest du quai, où elle avait été endommagée à la ligne de l'eau basse par l'action des vagues. L'extrémité extérieure de 40 pieds du quai a été exhaussée et mise de niveau. On a construit une cale de halage en béton, avec des rails d'acier et un chariot en bois sur des roues de fer, ainsi qu'un cabestan en bois renforcé en acier, avec des bandes de fer forgé et des rebords.

POINTE-AU-PIC

L'angle d'aval de la pile de tête a été réparé, et on a renouvelé des défenses et des moises. La face ouest de la pile de tête et le côté est du quai ont été lambrissés. Des réparations de peu d'importance ont été faites au hangar et à l'appareil de levage. Le hangar, l'appareil de levage, ainsi que la cale et les poteaux d'amarrage, ont été peinturés. La surface en macadam a été réparée, et on a complété l'escalier à l'est de l'extrémité du rivage de l'abord.

POINTE-BASSE, (I.-M.)

La face extérieure du quai a été protégée sur une longueur de 183 pieds au moyen d'un lambrissage en pièces d'épinette de 19 pieds de longueur, posées à parements clos. Ce lambrissage s'élève de 3 pieds au-dessus du quai, pour empêcher que le sable, le gravier et la pierre soient balayés par-dessus la jetée. On a placé environ 450 verges cubes de pierre de lest dans la jetée, le pavé a été renouvelé, sur une longueur de 183 pieds, et réparé à d'autres endroits. Sur l'extrémité extérieure, on a remplacé six pièces de lambrissage en bois dur et placé environ 20 verges cubes de grosses pierres le long de la face extérieure. L'abord a été exhaussé d'environ 10 pouces avec du sable et du gravier.

POINTE-SHEA, (I.-M.)

On a exhaussé le quai de deux pieds, sur une longueur de 175 pieds, en plaçant 650 verges cubes de pierre de lest dans la jetée. La tête du quai a été recouverte d'un pavé en madriers de bois dur de 4 pouces, et des défenses de 9 par 10 pouces ont été posées à l'angle extérieur du nord-ouest. On a aussi placé une grue sur le quai, à la demande des pêcheurs. Le hangar à marchandises a été réparé, le couronnement et les poteaux d'amarrage ont reçu une application d'huile carbolineum.

RIMOUSKI

Quai.—On a reconstruit les marches de la cale du quai et les fondations de la voie ferrée de la voie d'évitement de l'est. La structure supérieure du quai a aussi été reconstruite: cet ouvrage comportait le remplacement du pavé, des solives, des traversines et des longrines supérieures sur les quatre sections suivantes: 575 pieds de longueur par 29 pieds de largeur et 3 pieds de hauteur; 153 pieds de longueur par 20 pieds de largeur et 2 pieds de hauteur; 57 pieds de longueur par 29 pieds de largeur et 3 pieds de hauteur; 651 pieds de longueur par 34 pieds de largeur et 3 pieds de hauteur. On a réparé le pavé en madriers dans la partie de l'extrémité du rivage du quai.

Aérodrome.—On a construit, à l'entreprise, un hangar à aéroplanes en bois, mesurant 60 par 60 pieds; il est muni de poutres de portes, de tables, d'armoires, etc. Le terrain de l'aérodrome a été déblayé de gros cailloux, de broussailles; on a fait du terrassement et du drainage, les fossés des fermes ont été remplis, les clôtures de division enlevées, et tout le terrain a été entouré d'une clôture. Un chemin a été construit pour relier le chemin public au champ d'aviation.

RIVIÈRE-DU-LIÈVRE

On a complété la reconstruction de la maison de l'éclusier, mesurant 26 par 28 pieds. La nouvelle bâtisse a un rez-de-chaussée, un premier étage et une mansarde. Le toit est fait de bardeaux de cèdre, les murs intérieurs sont finis en *gyproc* et on a posé un plancher de bois dur au rez-de-chaussée. Dans les murs extérieurs et le plafond du premier étage, on a posé une couche isolante de varech. L'extérieur de la bâtisse est lambrissé en planches à clin, et il est peinturé. On a installé dans la cave une fournaise sans tuyaux. La vieille cuisine a aussi été démolie, et on en a construit une nouvelle avec les bons matériaux qui restaient.

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN BAS)

Les réparations suivantes ont été faites au quai: la cale mobile d'amont a été renouvelée; le vieil appareil de levage a été remplacé par deux palans à chaînes Yale de 5 tonnes; on a reconstruit 350 verges cubes d'ouvrage en brique; trente pilotis de lambrissage de 12 pouces d'équarrissage par 40 pieds de longueur ont été enfoncés et assujettis aux pièces de parement; on a placé 1,000 pieds carrés de plaque d'acier de ½ pouce autour de l'angle nord-est et le long de la face de la pile de tête; on a renouvelé 13,000 pieds m.p. de pièces de couronnement de 12 pouces d'équarrissage, 11,044 pieds m.p. de solives de 10 pouces d'équarrissage, 45,000 pieds m.p. de pavé de 3 pouces et 40,000 pieds m.p. de pièces de lambrissage en merisier jaune de 4 pouces; on a reconstruit l'escalier du côté ouest du quai, ainsi que la cale d'aval; la cale, à l'intérieur de la pile de tête, a été réparée, et le hangar a été recouvert de bardeaux et peinturé.

RIVIÈRE-NOUVELLE

On a exhaussé une partie de 170 pieds de longueur de l'extrémité sud de la jetée, en y ajoutant deux rangs de pièces de bois sur la hauteur existante. Un garde-roues en bois a été posé sur toute la longueur de la jetée, soit une longueur

de 295 pieds. On a posé des défenses à tous les 10 pieds le long de la face ouest, et on a posé du lambrissage de 3 pouces sur les faces du nord, du sud et de l'ouest, ainsi que sur une partie de 100 pieds de longueur de la face de l'est.

RIVIÈRE-OUELLE

Les réparations qui ont été faites au quai consistaient à renouveler 800 pieds linéaires de pièces de couronnement de 10 pouces d'équarrissage, 3,000 pieds m.p. de lambrissage en merisier jaune de 6 pouces et 10,000 pieds m.p. de lambrissage de 4 pouces. Les deux angles extérieurs du prolongement lambrissé en béton ont été réparés, et le pavé a été reconstruit en béton sur une longueur de 600 pieds, à l'extrémité du rivage du quai.

RIVIÈRE-VERTE

On a complété le remplissage du quai en y déposant 1,400 verges cubes de pierre de lest et en le couvrant d'une couche en gravier de 550 verges carrées.

ROBERVAL

Brise-lames.—On a complété les travaux qui avaient été donnés à l'entreprise pour la reconstruction d'une partie du brise-lames, laquelle avait été commencée l'année dernière. L'ouvrage comportait la construction d'un mur de soutènement en pierres brutes, de 18 pieds de largeur au sommet, avec un fruit de 2½ par 1 sur le côté extérieur et de 2 pour 1 sur le côté intérieur; le sommet et la pente extérieure sont recouverts d'un revêtement fait de grosses pierres pesant au moins une tonne. La reconstruction a été faite sur une longueur de 270 pieds, 65 pieds à partir de l'angle du sud, et 205 pieds de l'angle allant au nord-ouest. A partir de 205 pieds au nord-ouest de l'angle du nord-ouest, une autre partie du brise-lames a été reconstruite en vertu d'un autre contrat, et un prolongement en encaissement a été construit à l'extrémité extérieure du brise-lames existant, mesurant 180 pieds de longueur par 16 pieds de largeur et 18 pieds de hauteur. Le remblai en pierre, sur le côté est de l'extrémité extérieure du brise-lames, a aussi été complété.

Quai.—On a enlevé le pavé de 3 pouces, et on l'a posé de nouveau après avoir remplacé les solives qui était brisées, et renforcé celles qui avaient été affaiblies dans les travées. Le remplissage a été recouvert d'un terrassement de 150 verges cubes de sable et de gravier. La cale mobile, qui avait été démolie par une tempête, a été refaite, et on a réparé les hangars à marchandises et la salle d'attente. L'ouvrage a été fait à la journée.

RUISSEAU LEBLANC

Un brise-lames a été construit à l'entreprise pour servir de protection et d'abri aux bateaux de pêche. Il a en moyenne 279.3 pieds de longueur, 21.95 pieds de largeur et 21.14 pieds de hauteur. La construction est un ouvrage en encaissement fait de bois rond de 10 pouces de diamètre posé à parements ouverts, rempli de pierre, lambrissé avec des madriers de 3 et 4 pouces et recouvert d'un pavé en madriers de 4 pouces.

SAINT-ANDRÉ DE KAMOURASKA

L'ouvrage qui a été fait à l'entreprise consistait à fermer six travées au moyen de 712-1 verges cubes d'ouvrage en encaissement à parement ouverts, à remplacer 3,200 pieds m.p. de solives du pavé, 5,000 pieds m.p. de pavé de 3 pouces, 2,000 pieds de lambrissage de 3 pouces et 4,470 pieds de garde-roues de 8 pouces d'équarrissage. L'abord a été recouvert d'un nouveau terrassement de 550 verges cubes de gravier, et on a renouvelé trois poteaux d'amarrage. Le hangar a

été réparé et peinturé, le garde-roues et les poteaux d'amarrage ont aussi été peinturés. Une clôture en fil de fer, de 170 pieds de longueur, a été érigée le long du chemin allant au quai.

SAINTE-ANGÈLE-DE-LAVAL (DOUCET'S LANDING)

On a complété les travaux faits à l'entreprise pour la construction d'un quai en forme d'une aile; c'est un ouvrage en encaissement à parements ouverts, mesurant 402 pieds de longueur. Il avait été commencé l'année dernière. La pile de tête a 125 pieds de longueur par 50 pieds de largeur, et l'abord, sur une longueur de 50 pieds, a 98 pieds de largeur à l'extrémité extérieure et 48 pieds à l'autre extrémité. Le reste de l'abord a 302 pieds de longueur par 48 pieds de largeur. A l'extrémité extérieure de la pile de tête, il y a 17 pieds d'eau à l'eau basse. L'abord de la chaussée a été exhaussé à l'élévation du nouveau quai, sur une longueur totale de 717 pieds 4 pouces, et les défenses et les encoignures du quai sont munies de plaques de protection en acier.

SAINT-ANICET

On a enlevé la vieille pile en encaissement à parement clos, jusqu'au niveau de l'eau basse, sur 100 pieds de longueur de la face en allant vers l'intérieur, avec une quantité suffisante de remplissage en pierre pour permettre la reconstruction du quai; tout autour de la pile de tête et le long du côté d'aval du prolongement du quai, on a construit un mur en béton de 6 pieds 6 pouces de hauteur, 3 pieds 6 pouces d'épaisseur à la base et 12 pouces au sommet. Tout le quai a été recouvert d'un pavé en béton de 6 pouces d'épaisseur. Un ponceau en béton a été construit dans l'abord en pierre, et on a pratiqué une nouvelle cour à bestiaux à l'extrémité sud du hangar à marchandises.

SAINTE-ANNE-DE-BEAUPRÉ

On a complété l'ouvrage à l'entreprise pour la reconstruction du quai, commencée l'année dernière. L'ouvrage qui a été fait au cours de l'exercice consistait à compléter l'abord en terre et le mur de revêtement en pierre, à peinturer le garde-roues, les poteaux d'amarrage, etc.

SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE

La reconstruction en béton du quai a été complétée par la pose d'un pavé complet en béton. Le quai consiste maintenant en un musoir formé de deux piles de 50 par 25 pieds 6 pouces, reliées par une travée de 20 pieds. La superstructure est en béton. L'espace entre les piles est rempli par une travée faite de poutres d'acier de 18 pouces, supportant un pavé en béton de 6 pouces d'épaisseur.

SAINTE-ANNE-DE-LA-POCATIÈRE

Un élargissement en encaissement a été construit à l'entreprise le long du côté ouest de la pile de tête du quai; il mesure 109 pieds de longueur, 16 pieds de largeur et 16 pieds de hauteur, et comprend 1,000 verges cubes d'ouvrage en encaissement. L'ouvrage comprenait la pose d'un pavé en bois sur le prolongement, et le renouvellement de 210 verges carrées de pavé sur la vieille pile de tête. Des réparations de peu d'importance ont aussi été faites au quai, et comportaient le terrassement de l'abord avec 300 verges cubes de gravier, le renouvellement de 2,520 pieds m.p. de solives et 3,500 pieds m.p. de madriers de 3 pouces.

SAINT-CHARLES

La structure en chevalets de pilotis du quai a été reconstruite, à partir de la face du quai, sur une longueur de 42 pieds en allant vers l'intérieur. La section reconstruite est une pile en encaissement à parements ouverts, remplie de pierre,

mesurant 24 pieds de largeur au sommet et 22 pieds de hauteur, et il y a 12 pieds d'eau au niveau de l'eau basse. L'ouvrage est muni d'une pente servant de brise-glaces, sur 11 pieds de l'extrémité extérieure, et il est recouvert d'un pavé de 3 pouces.

SAINT-ÉLOI (POINTE-À-LA-LOUTRE)

Une cale en encaissement a été construite, mesurant 120 pieds de longueur par 12 pieds de largeur; on a renouvelé 200 pieds m.p. de pièces de couronnement de 8 pouces d'équarrissage, et le hangar à marchandises a été réparé et peinturé.

SAINT-ÉTIENNE-DE-MALBAIE

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un prolongement au quai. Au cours de l'année, la fondation en pilotis a été construite, et 12,814 pieds linéaires de pilotis ont été enfoncés en place. Les matériaux ont aussi été préparés pour le reste de l'ouvrage. On a renouvelé, à la journée, 1,030 pieds m.p. de pavé de 3 pouces.

SAINTE-FLAVIE

Un quai-débarcadère de 396.5 pieds de longueur par 21.6 pieds de largeur au sommet et 14.3 pieds de hauteur, a été construit à l'entreprise. La structure est un ouvrage en encaissement à parements ouverts, fait de bois rond de 10 pouces de diamètre, et rempli de pierre; il est recouvert d'un pavé en madriers de 3 pouces et lambrissé avec des madriers de 4 pouces.

SAINT-GODFROY

On a construit un prolongement au quai, mesurant 201 pieds de longueur, environ 26 pieds de largeur et 18.91 pieds de hauteur. C'est une structure en encaissement faite de pièce de bois rond de 12 pouces de diamètre, à parements ouverts, remplie de pierre, lambrissée avec des madriers de 4 pouces et recouverte d'un pavé en madriers de 3 pouces. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

SAINT-GRÉGOIRE-DE-MONTMORENCY

Un contrat a été adjugé pour la reconstruction en béton de la section restante du mur de revêtement, mesurant 545 pieds de longueur et 12 pouces de largeur au sommet, avec un fruit de 2 pour 5. Cet ouvrage comportait l'excavation d'environ 160 verges cubes de déblais et la mise en place de 325 verges cubes de béton et 670 verges cubes de remplissage en terre.

SAINT-HENRI-DE-TAILLON

Pour remplacer le vieux quai, on a enfoncé quarante-deux pilotis dans la rivière La Pipe, sur le lit 12, rang 1, canton Taillon; ces pilotis ont été renforcés en partie. On a placé des pièces de couronnement sur la tête de ces pilotis et on a posé des solives de pavé. Le nouveau quai est un ouvrage de protection de 40 pieds de front, dont la face d'en arrière a 80 pieds de longueur. Il a 24 pieds de largeur et 14.3 pieds de hauteur à la face extérieure, et il y a 11.8 pieds d'eau au niveau de l'eau haute. L'ouvrage a été interrompu à cause de l'amoncellement de la glace, mais tous les matériaux ont été achetés pour compléter le quai et pour construire un hangar à marchandises.

SAINT-HUBERT

Les travaux de déblaiement, de nivellement et de drainage ont été continués en 1928 sur une superficie d'environ 180 acres. On a construit environ 6,100 pieds linéaires de chemins. On a installé le système d'alimentation d'eau, comprenant une ligne de tuyaux de 2 milles de longueur, de Southwark à Saint-

Hubert, et on a posé, sur la propriété de l'aérodrome, une longueur d'un mille et demi de tuyaux principaux de distribution, pour l'eau crue et l'eau filtrée. On a pourvu à l'installation complète d'un appareil de pompes et de filtres, avec la chambre aux pompes, le réservoir et le bâtiment d'incendie. Un hangar à aéroplanes permanent a été construit, mesurant 80 pieds par 80 pieds, avec des appentis de 20 pieds de largeur; un système de chauffage a été installé, etc. A partir de la voie principale du chemin de fer Canadien-National, on a posé une voie d'évitement de 1,700 pieds de longueur, avec des signaux électriques de cantonnement. On a érigé une station de météorologie et de radio. Le champ d'atterrissage temporaire a été entretenu et amélioré, ainsi que les routes de service que l'on avait faites en 1927. On a fait des marques d'atterrissage, et on a pourvu à l'éclairage du hangar temporaire, etc. Le mât d'amarrage et la tête pour les dirigeables ont été érigés. On a construit et installé trois treuils électro-hydrauliques spéciaux à vitesse variée, de même qu'un système complet de chauffage, de plomberie, etc., dans la salle à deux étages et à l'épreuve du feu pour les machineries, construite à la base de la tour. On a pourvu à l'installation de tuyauterie et d'éclairage électrique pour tous les services, et à la pose d'un monte-charge. On a installé, sur la tour, des projecteurs électriques temporaires pour éclairer les obstructions.

SAINT-JEAN-DES-PILES

On a construit, à l'entreprise, un ouvrage en encaissement à parements ouverts, rempli de pierres qu'un homme peut porter seul. L'abord a 75 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, et la pile de tête, 50 pieds de longueur par 25 pieds de largeur. Le quai est muni d'une cale-débarcadère, de poteaux d'amarrage, etc. Ue chemin de 150 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, ainsi qu'un hangar à marchandises en bois, de 16 pieds de longueur par 12 pieds de largeur et 9 pieds de hauteur, ont été construits à la journée.

SAINT-JEAN-PORT-JOLI

On a réparé le quai comme suit: on y a posé 34,866 pieds m.p. de pavé et de lambrissage de 3 pouces, et 1,273 pieds m.p. de solives du pavé.

SAINT-JOACHIM-DE-TOURELLE

Une pile de tête, de 100 pieds de longueur par 30 pieds de largeur, a été construite à l'entreprise, et se trouve située à 500 pieds de la ligne de contour de l'eau haute. L'ouvrage comportait la construction d'environ 2,490 verges cubes d'ouvrage en encaissement, complètement rempli de pierre et parachevé, lambrissé et recouvert de madriers d'épinette, et renforcé au moyen de poteaux verticaux.

SAINTE-LUCE

Les pièces de bois, y compris les longrines et les traversines, les solives, les madriers et les pièces de couronnement, dans la structure supérieure du quai, ont été renouvelées sur une longueur de 75 pieds, une largeur de 30 pieds et une hauteur de 5 pieds. Quelques défenses ont été remplacées.

SAINT-MAJORIQUE

Un mur en perré-maçonné a été construit sur une longueur d'environ 500 pieds le long du côté est de l'abord du nord, et à peu près 1,000 pieds de l'abord ont été exhaussés d'environ 18 pouces. Tout le côté est, le long de l'abord du nord, a été réparé.

SAINTE-MONIQUE (HONFLEUR)

Les réparations qui ont été faites au quai comprenaient l'enfoncement de trente-trois pilotis et le renouvellement de 150 pieds linéaires de couronnement, 200 pieds linéaires de solives, 960 pieds carrés de pavé de 3 pouces, 100 pieds linéaires de garde-roues et 360 pieds de lambrissage. L'abord a été terrassé de nouveau avec 50 verges cubes de gravier, et muni d'un mur de protection en perré-maçonné. Le hangar à marchandises a été réparé.

SAINT-NICOLAS

La partie supérieure de 7 pieds 11 pouces de toute la superstructure du quai a été reconstruite en ouvrage en encaissement à parements ouverts. Sur une longueur de 19 pieds, au côté d'amont près de l'extrémité extérieure, la reconstruction a été exécutée jusqu'au fond du quai. L'ouvrage a été fait à l'entreprise. Des réparations de peu d'importance ont été faites à la journée à la cale mobile, à l'appareil de levage et aux bâtiments.

SAINT-OURS

Afin de construire un prolongement au quai du Gouvernement, on a acheté le vieux quai adjacent, mesurant environ 60 pieds de longueur, ainsi qu'un lopin de terre de 5,600 pieds carrés. Cette vieille structure a été démolie jusqu'au niveau de l'eau basse, et on a immergé une nouvelle pile en encaissement dans l'espace entre les deux quais. Des pilotis ont été enfoncés de 30 à 36 pouces d'axe en axe en face de la vieille et de la nouvelle structure, afin de renforcer l'ouvrage, et un quai en béton a été construit sur la vieille et la nouvelle pile. Le nouveau quai consiste en un mur en béton, de 11 pieds 8 pouces de hauteur, 4 pieds 6 pouces de largeur à la base et quinze pouces au sommet. Il a 81 pieds 9 pouces de longueur, et il est muni d'un mur de retour de 31.4 pieds de longueur à l'extrémité d'amont, et d'un autre de 55.4 pieds de longueur à l'extrémité d'aval.

SAINTE-PÉTRONILLE

L'ouvrage qui a été fait à l'entreprise consistait à démolir une partie du trottoir en bois, du couronnement, du garde-roues, des poteaux, etc., à remplir l'espace entre le quai et le mur en béton avec 740 verges cubes de pierre et 2,667.7 verges cubes de terre, et à creuser deux puits de drainage. Le remplissage est couvert d'une couche de gravier d'un pied, sur lequel on a posé 1,235 verges carrées de pavé en béton de 6 pouces d'épaisseur. On a peinturé le ponton flottant, la cale et les hangars, et réparé le pavé en bois du quai.

SAINT-SIMÉON

L'angle nord-est de la pile de tête a été réparé; l'ouvrage comportait le remplacement de sept défenses en merisier jaune, le renouvellement de 1,000 pieds m.p. de pavé de 3 pouces et 1,000 pieds m.p. de pièces de couronnement de 12 pouces d'équarrissage, la mise en place de cinq bandes de fer sur les angles extérieurs et le réajustage d'un poteau d'amarrage. On a renouvelé trois défenses en orme et 800 pieds m.p. de lambrissage en merisier jaune de 4 pouces. L'ouvrage en encaissement du côté ouest de la cale mobile a été démoli. On a aussi fait des réparations aux défenses et au lambrissage de l'angle nord-est du quai, lesquels avaient été avariés par le vapeur *Richelieu* de la *Canada Steamship Lines, Limited.*

SAINT-SIMÉON-DE-BONAVENTURE

Brise-lames.—On a construit un prolongement au petit brise-lames en face de la propriété Henri. Ce prolongement a 30 pieds de longueur par 15 pieds de largeur; c'est un ouvrage en encaissement, rempli de pierre, en pièces de bois rond posées à parements ouverts.

Ouvrage de protection.—L'extrémité ouest de l'ouvrage de protection, le long du chemin à l'est de l'église catholique romaine, a été reconstruite sur une longueur de 50 pieds, en encaissement fait de bois rond à parements ouverts, de 10 pieds de largeur par 6 pieds de hauteur. On a aussi construit un prolongement de 100 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et 6 pieds de hauteur; ce prolongement est un encaissement fait de pièces de bois rond à parements ouverts, et rempli de pierre.

SAINT-THÉODORE-DE-CHERTSEY

On a construit un brise-glaces en béton pour protéger le pont à la traversée du quatrième rang. Il mesure 10 par 30 pieds 6 pouces à la base, 6 pieds par 21 pieds 6 pouces au sommet et 12 pieds 6 pouces de hauteur. La base est munie d'un mur de protection en pierres brutes pour empêcher l'affouillement.

SAINT-ZOTIQUE

Le brise-glaces de la pile de tête du quai a été reconstruit. On a renouvelé la partie de devant de la pile de tête, y compris les traversines et les solives du pavé. Le quai a été complètement rempli de pierre jusqu'à la moitié de sa longueur. Dans une section de l'abord, six piliers ont été reconstruits à partir du niveau de l'eau basse, les poutres en double "T" ont été remplacées, et le pavé a été renouvelé. Dans d'autres parties, le pavé a été réparé.

SABREVOIS

Le remplissage en pierre de l'abord en tréteaux, sur 20 pieds de largeur et une longueur totale de 130 pieds, a été complété et recouvert d'une couche en gravier. L'ouvrage a des pentes latérales de 1 pour 1.

SOREL

Quai Pontbriand.—Les travaux exécutés à l'entreprise, consistant en la reconstruction en béton du quai Pontbriand, ont été complétés. Au cours de l'année, les pilotis ont été enfoncés, la superstructure en béton a été construite, des défenses ont été mises en place et on a fait les travaux nécessaires d'excavation, de remplissage et de terrassement. Un couche de 6 pouces de pierre concassée a été posée sur toute la longueur du quai sur une largeur de 40 pieds. La nouvelle construction a 241 pieds de longueur, avec une aile de retour de 20 pieds 9 pouces à l'extrémité d'amont. A l'extrémité d'aval, le long de la rue, il y a une autre aile de retour de 59 pieds, dont 42 pieds sont de construction semblable à la construction principale, et la balance est un mur ordinaire de gravité. L'abord a été terrassé et nivelé, et le quai est recouvert d'une surface de 6 pouces en pierre concassée posée par-dessus le remplissage en terre.

Nouveau quai.—L'ouvrage à l'entreprise pour la construction d'un nouveau quai en béton a été continué. L'emplacement pour le coulage des pilotis a été nivelé et couvert d'un pavé en madriers de 2 pouces. Toutes les machineries ont été installées, de même que les tours pour la distribution du béton. Les dalles et 1,039 pilotis en béton, de toutes les dimensions nécessaires à la construction, ont été coulés et mis en place. Une extrémité du quai a été lambrissée. Le long du bassin Lanctôt, on a construit 340 pieds linéaires de la superstructure.

Quai à haut niveau. — La partie restante de la chaussée, mesurant 106 pieds de longueur par 50 pieds de largeur, a été nivelée et terrassée en gravier. L'ouvrage a été fait à la journée.

SQUATTECK

La partie intérieure du quai a été exhaussée de 2 pieds sur une longueur de 50 pieds, et 260 verges cubes additionnelles de pierre ont été mises dans le quai. On a réparé le pavé sur le reste du quai.

STRATFORD (CENTRE)

On a exhaussé et élargi l'abord en pierre en y plaçant 400 verges cubes de pierre, et la surface a été terrassée avec 100 verges cubes de gravier. La pile en encaissement a été construite à une hauteur de 6 pieds, et elle mesure 16 pieds de largeur par 50 pieds de longueur.

TADOUSSAC (ANSE-TADOUSSAC)

L'ouvrage qui a été fait consistait à ajouter 645.5 verges cubes de pierre de lest dans le quai, à remplacer le pavé de 500 verges carrées de pièces de bois par un pavé en béton de 6 pouces d'épaisseur, à renouveler 2,220 pieds m.p. de défenses et de moises en orme, à terrasser de nouveau l'abord en terre et à faire des réparations de peu d'importance aux hangars.

THURSO

L'abord du quai a été complètement reconstruit. L'ouvrage comprenait la démolition et la reconstruction de onze piles en encaissement de 16 par 16 pieds, et onze travées de 16 pieds de longueur, et aussi à renouveler les solives, le pavé et les gardes-roues. On s'est servi de bois neuf par tout l'ouvrage, et toutes les piles en encaissement ont été remplies de pierre.

TROIS-PISTOLES

Dans le quai du large, on a renouvelé 2,000 pieds m.p. de pièces de parement, 2,000 pieds m.p. de pièces de couronnement de 8 par 10 pouces, 3,000 pieds de traversines, 10,000 pieds m.p. de pavé de 3 pouces, des solives, six poteaux d'amarrage et six marches d'escalier. Sur le quai intérieur, on a construit un mur en béton de 200 pieds de longueur le long de la face nord de la partie intérieure et un autre mur en béton d'environ 90 pieds de longueur le long de la face sud de la même partie. Le pavé en bois de cette partie intérieure a été remplacé par une couche de gravier, les vides ayant été remplis de pierre. Des réparations de peu d'importance ont été faites aux pièces de parement de 12 pouces d'équarrissage, au garde-roues et au pavé.

VARENNES

Un contrat a été adjugé pour la construction de deux brise-glaces. Ils mesurent 22 pieds 3 pouces par 22 pieds 3 pouces à la base, 8 pieds par 8 pieds au sommet, et 16 pieds de hauteur au-dessus du sol; ils sont construits sur un empattement en béton de 2 pieds d'épaisseur et une fondation en pierre de 2 pieds d'épaisseur. L'intérieur des brise-glaces est fait de pierre posée à la main, ladite maçonnerie étant recouverte d'une couche de béton armé de 24 pouces d'épaisseur sur toutes les faces et tout le sommet des piles. Chaque pile a une face inclinée de 1 pour 1. On a construit un nouveau hangar à marchandises de 15 par 20 pieds, et des réparations de peu d'importance ont été faites au quai.

VERCHÈRES

Un nouveau hangar à marchandises de 15 par 20 pieds a été construit sur une fondation solide. On a reconstruit en béton le brise-glaces du quai, de même que le mur de l'arrière du quai, allant du brise-glaces au mur en béton de l'abord.

GÉNÉRALITÉS

On a fait des réparations aux ouvrages suivants:

Amos, quai; Aylmer, quai; Baie-Saint-Paul, quai; Bethsiamis (Bersimis), quai; Boucherville, mur de protection; Bryson, pont; Buckingham, quai; Cape-Cove, ouvrage de protection; Carleton, ouvrage de protection; Carleton (Pointe-

Bourg), quai; Contrecœur, quai; Coteau-Landing, quai; Crabtree-Mills, brise-glaces; D'Israeli, quai; Escuminac, ouvrage de protection; Fabre, quai; Fort-Coulonge, quai; Gaspé, chaussées; Georgeville, abord du quai; Havre-aux-Maisons, I.-M., cale de halage; Havre-Saint-Pierre, quai; Hospital-Bay, I.-M., clôture en fascines; Knowlton, quai; Lachine, quai; Lac Nominingue (Baie-Richard), quai; Lac Nominingue (Lac-Bourget), quai; La Descente-des-Femmes, quai; L'Anse-à-Brillant, jetée de direction; Les Eboulements, quai; Magog, quai; Makamik, quai; New-Richmond, entrepôt; Notre-Dame-de-l'Ile-Verte, quai; Notre-Dame-du-Portage, quai; Noyan, quai; Péribonka, quai; Petite-Rivière-aux-Renards, murs de soutènement; Pierreville, quai; Pointe-Cavagnole, quai; Pointe-Fortune, quai; Portage-du-Fort, chaussée; Rivière-Girard, quai; Ruisseau-Plat, mur de soutènement; Sainte-Anne-de-la-Pérade, ouvrages de protection; Sainte-Anne-des-Monts, hangar à marchandises; Saint-Barthélémi, abords du quai; Saint-Blaise, chaussée; Saint-Denis, quai; Saint-Fabien, quai-débarcadère; Sainte-Félicité, quai; Saint-François-du-Lac, quai; Saint-Georges-de-Malbaie, jetée; Saint-Hilaire, hangar; Saint-Irénée, quai; Saint-Jean, estacades; Saint-Juste-du-Lac, quai; Saint-Lambert, perré-maçonné; Saint-Marc, quai; Saint-Paul (Ile-aux-Noix), quai; Saint-Roch-de-Mékinac, hangar à marchandises; Saint-Simon, quai; Saint-Ulric (Rivière-Blanche), quai; Sacré-Cœur, jetée; Shigawake, ouvrages de protection; Verdun, quai; Ville-Marie, quai; Woodman's Beach (Black-Capes), quai; Yamachiche, hangar à marchandises.

ONTARIO

BAYSVILLE

Les chevalets de l'ouvrage en pilotis ont été recépés au niveau de l'eau basse, et on a construit une nouvelle superstructure en béton. Ceci comportait la mise en place d'une nouvelle pièce de renfort et la construction de murs transversaux en béton, de 12 pouces de largeur par 3 pieds de hauteur, avec la face et les murs d'extrémité des mêmes dimensions, ainsi que la construction d'un pavé en béton de 6 pouces d'épaisseur. On a aussi construit un hangar-abri en bois, de 25 par 15 pieds, et on l'a peinturé. Un nouveau pavé en bois a été posé sur le quai de l'est, et le hangar-abri a été peinturé.

BRACEBRIDGE

Brise-lames.—On a reconstruit une section de la superstructure en béton du brise-lames, mesurant 50 pieds de longueur, 12 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur. Un nouveau plancher et des nouvelles solives ont été posés dans le hangar-abri du quai, des réparations de peu d'importance ont été faites au lambrissage, et le bâtiment a été peinturé.

Mûr de revêtement.—On a construit un mur de revêtement pour protéger le rivage contre l'érosion, au camp d'automobiles. Il consiste en 130 pieds linéaires de palée de pilotis de 6 pouces, avec deux moises de 10 par 12 pouces, ancrées, à 12 pieds d'axe en axe, à des pilotis d'ancrage enfoncés à 20 pieds en arrière de la ligne de face. La palée de pilotis mesure de 14 à 20 pieds. A l'extrémité intérieure, on a construit une pile de 24 par 6 pieds, reliant le mur au rivage de roc.

BRONTE

A l'extrémité intérieure de la jetée du sud, une section de 180 pieds, construite en encaissement à parements ouverts, a été recouverte d'un pavé en madriers de 3 pouces. La largeur de cette section varie de 10 à 16 pieds. La partie de l'ouvrage, en arrière de l'ouvrage en pilotis, mesurant 102 pieds de longueur par 10 pieds de largeur, a aussi été recouverte d'un pavé en madriers de 3

pouces, et on a posé de nouvelles solives. A l'extrémité intérieure de la jetée du sud, on a posé du lambrissage à l'intérieur de la pile, pour boucher la brèche dans l'extrémité de la pile. Afin d'arrêter l'érosion du rivage, on a construit une petite pile en encaissement remplie de pierre, mesurant 63 pieds de longueur par 8 pieds de largeur et se prolongeant vers l'ouest en ligne avec l'ouvrage en pilotis. On a placé du remplissage en pierre dans une section de 8 par 16 pieds, à l'extrémité extérieure de la jetée du sud, et dans une section de l'ouvrage en encaissement à parements ouverts.

BURLINGTON-CHANNEL

Un contrat a été adjugé pour la reconstruction de 115 pieds linéaires de la jetée du sud, à l'extrémité ouest du chenal. La vieille structure en encaissement a été enlevée, et on a construit une nouvelle section de jetée, faite de chevalets de pilotis et d'une substructure en palée de pilotis, de 10 par 12 pouces par 40 pieds, avec une superstructure en béton de 5 pieds 6 pouces de hauteur. Pour 84 pieds 6 pouces de longueur, l'ouvrage a 21 pieds de largeur, et le reste a 30 pieds de largeur.

CHATHAM

On a réparé le mur en palée de pilotis dans le ruisseau McGregor, près de l'extrémité de la 6e rue, et on a renouvelé le sommet de la palée de pilotis sur une longueur totale de 176 pieds, avec environ 15,000 pieds m.p. de bois. Le nouvel ouvrage a été peinturé. On a reconstruit environ 206 pieds linéaires du mur en palée de pilotis, en face de l'hôpital général, puis on a posé douze pilotis d'ancrage et des tirants. Dans cet ouvrage, on a employé à peu près 58,000 pieds m.p. de bois et enfoncé 906 pieds linéaires de pilotis.

COCKBURN-ISLAND

Une fondation en encaissement faite de billes rondes et remplie de pierre, mesurant 22 pieds de largeur par 56 pieds de longueur et 12 pieds de hauteur, a été construite près du milieu du quai et à 6 pieds du côté est; la longueur de la pile est parallèle au quai. La pile a été construite à la hauteur du quai, et l'espace intermédiaire est relié au pavé par une travée. On a construit, sur la pile, un hangar à marchandises de 18 pieds de largeur par 40 pieds de longueur; les côtés sont lambrissés avec des planches de pin posées à clin, et le toit est recouvert de bardeaux de cèdre.

GODERICH

Pile du sud.—Un contrat a été adjugé pour la construction de 30 pieds de la superstructure de la jetée du sud. L'ouvrage fait au cours de l'exercice comportait la construction de 207 pieds des murs et de 120 pieds de la dalle.

Pile du nord.—La reconstruction de 500 pieds de la superstructure de la pile du nord est présentement exécutée à l'entreprise. Les travaux d'excavation ont été complétés, les pilotis de support ont été enfoncés, vingt-deux tirants d'ancrage ont été posés et quarante-quatre blocs en béton ont été construits.

Quai d'amarrage.—Un contrat a été adjugé pour le prolongement de chaque extrémité du quai d'amarrage à travers le côté ouest du port. L'ouvrage a été commencé, mais il n'était pas terminé à la fin de l'exercice.

Généralités.—L'ouvrage qui a été fait à la journée consistait à poser 186 pieds linéaires de câble de sûreté, et à remplacer 3,588 pieds m.p. de moises en chêne blanc sur la pile du sud, dans le port intérieur. On a employé environ 10,360 pieds m.p. de bois pour faire des réparations d'ordre général à l'extrémité extérieure de la pile du nord; trois poteaux d'amarrage en fonte, sur le quai à bois, ont été redressés avec du béton, et l'on a construit en gravier l'abord incliné allant à la pile d'amarrage.

GRAND-BEND

La superstructure de la jetée du nord a été reconstruite sur une longueur de 185 pieds. Le mur en palée de palplanches, à l'extrémité intérieure, a été lambrissé sur une longueur de 200 pieds, pour retenir le sable, et on a réparé 75 pieds de pièces de parement à l'extrémité intérieure de la jetée du nord, lesquelles avaient été endommagées au cours de la tempête du 12 novembre.

GRAND-RIVER

On a gratté l'ouvrage en acier du pont, et on lui a donné deux couches d'une peinture de graphite et d'huile de lin. Sur les parties en acier du pont, on a posé de nouvelles solives, un nouveau pavé et de nouvelles pièces de garde. Des poteaux de cèdre et des barres de garde ont aussi été placés le long de l'abord de la chaussée, sur le côté ouest du pont, sur une longueur de 600 pieds, et l'abord a été terrassé.

GRAVENHURST

Afin de permettre le déchargement du bois de corde des chalands, on a construit un quai de 60 par 8 pieds, avec remblayage à l'arrière, à l'extrémité du rivage et aux angles droits de l'abord du chemin qui conduit au quai de la ville. Pour permettre aux petites embarcations d'accoster en sûreté au quai principal, on a construit un petit brise-lames en bois de 50 par 8 pieds, ainsi que deux débarcadères pour bateaux, de 24 par 4 pieds.

L'abord du quai principal a été nivelé sur une longueur de 60 pieds. On a remplacé des madriers dans la tête-débarcadère et réparé 126 pieds de barres de garde en fer et du garde-roues en béton. Les défenses et le garde-roues des trois quais ont été peinturés.

KENORA

On a renouvelé le pavé, les pièces de couronnement et les moises du quai souterrain; l'extrémité intérieure du vieux quai, ainsi que la nouvelle allonge, ont été lambrissées à l'intérieur, soit une longueur approximative de 180 pieds.

KILWORTHY (SPARROW-LAKE)

On a construit un nouveau quai, consistant en un abord en pierre recouvert de gravier, mesurant 60 par 8 pieds, un quai en pilotis et en bois, de 162 pieds 6 pouces par 8 pieds, avec une pile de tête en encaissement, de 16 par 16 pieds.

KINCARDINE

L'ouvrage à l'entreprise dont il est fait mention dans le rapport de l'année dernière a été complété. Un autre contrat a été adjugé pour la reconstruction de deux autres sections de la jetée du nord, mesurant 100 et 200 pieds de longueur, respectivement. Au cours de l'année, on a construit 48 pieds de murs latéraux et transversaux sur la section de 200 pieds, et on a fait 75 pour 100 des travaux d'excavation. Sur la section de 100 pieds, l'excavation a été complétée, et les pilotis ronds et en palplanches ont été enfoncés. Le pavé a été renouvelé sur l'extrémité intérieure de la jetée du nord, et on a construit un talus de soutènement en vieux bois pour protéger la propriété au nord de la brèche qui s'était produite dans la jetée au cours d'une tempête du mois d'août.

KINGSTON

Chaussée LaSalle.—Des réparations ont été faites aux chaussées de première et de deuxième classe, puis on a placé 40½ verges cubes de pierre broyée et 15 verges cubes d'escarbilles sur la chaussée de deuxième classe. Cinq poteaux

d'amarrage et deux autres poteaux d'amarrage en fonte (niggerheads) ont été replacés sur une base renforcée, ancrée à des blocs d'ancrage en béton.

Terrains du Collège militaire.—Des réparations de peu d'importance ont été faites aux quais, aux pavés et aux marches.

KINGSVILLE

Des réparations d'urgence ont été faites au pavé de la jetée de l'est; c'est-à-dire que l'on a posé un nouveau pavé en madriers de 4 pouces sur la plus grande partie de la jetée, entre l'entrepôt et le rivage. Des solives et des pièces de couronnement ont été remplacées; pour ces derniers ouvrages, on s'est servi de bois traité au créosote. Au sud de l'entrepôt, on a remplacé des madriers défectueux par de nouveaux madriers de 3 pouces; d'autres sections ont été rapiécées, et des pilotis qui avaient été déplacés par la glace, sous l'entrepôt, ont été replacés et réparés.

LEAMINGTON

On a renouvelé les solives et les madriers défectueux de la jetée entre le rivage et l'entrepôt; la palée de palplanches, à l'extrémité extérieure, a été boulonnée de nouveau, et les madriers défectueux ont été remplacés par toute la jetée. On a aussi réparé l'entrepôt qui avait été endommagé par la glace.

MEAFORD

On a reconstruit une partie du mur de revêtement de l'est, se prolongeant vers le nord-est, sur une longueur de 339 pieds à partir de l'extrémité nord du quai de l'élévateur. De nouveaux pilotis d'acier couplés, de 10 par 10 pouces par 30 pieds, ont été enfoncés en place à 10 pieds d'axe en axe et solidement ancrés, au moyen de tirants de $1\frac{1}{4}$ pouce, à des blocs en béton de 4 par 4 pieds par 18 pouces, placés à 50 pieds en arrière de la ligne de face. Là où c'était requis, on a posé environ trois rangs de nouvelles pièces de parement, boulonnées sur le mur de face, en arrière des pilotis couplés, et le rang de bois a été mis de niveau, à 1 pieds au-dessous du niveau zéro. On a ensuite construit un mur de face en béton de masse, de 7 pieds de hauteur et de 18 pouces d'épaisseur. Deux lignes de barres d'acier ont été boulonnées horizontalement aux pilotis d'acier couplés et encastrées dans le béton de masse. Une nouvelle moise en bois, de 10 par 12 pouces, a été boulonnée aux pilotis principaux en acier, sur toute la longueur de l'ouvrage.

MIDLAND

Les superstructures en bois du vieux quai et de l'abord de la rue King ont été enlevées et remplacées par du remplissage retenu sur le côté ouest par un nouveau mur en bois de 235 pieds de longueur, ancré aux pilotis d'ancrage au moyen de câbles. Le sommet du nouvel ouvrage, sur une superficie de 31,155 verges carrées, a été recouvert d'un pavé, et les cales de halage ont été refaites en béton. Deux hangars de 515 pieds de longueur par 54 pieds 2 pouces de largeur, ont été construits sur le nouveau quai; ils contiennent un bureau, une salle d'attente et une salle de bagages. On a installé un système d'éclairage électrique dans ces hangars.

MONTRÉAL, RIVIÈRE (BARRAGE LATCHFORD)

Les quatre piles du côté sud de la rivière ont été reconstruites en bois rond et en pierre, à partir du niveau de l'eau basse. Les faces d'amont ont été lambrissées avec des madriers de 2 pouces. Les deux piles du côté nord de la rivière ont été réparées.

MORPETH

Comme une grande partie de l'extrémité extérieure du vieux quai avait été emportée par l'eau, on a reconstruit cette extrémité en ouvrage en encaissement en bois à parements clos au-dessus du niveau de l'eau, et en palée de palplanches en chêne blanc, au-dessous de l'eau; cet ouvrage a été rempli de pierre. Le mur de l'extrémité intérieure et le mur du côté de l'est ont été reconstruits à partir du niveau de l'eau; on a fait un trottoir en madriers de 4 pouces, le long du côté est, et le ballast a été mis à niveau.

OAKVILLE

La reconstruction de la jetée du sud a été continuée; l'ouvrage fait consistait à enlever l'ouvrage en encaissement endommagé, sur une longueur totale de 108 pieds, à construire et mettre en place une nouvelle pile en encaissement de 108 pieds de longueur par 18 pieds de largeur, avec une substructure et une superstructure d'une hauteur moyenne de 19 pieds. La nouvelle pile en encaissement est complètement remplie de pierre. On a renouvelé des traversines, des solives, des pièces du pavé et cinq rangs de pièces de parement, sur les deux côtés de l'extrémité sud de la jetée de l'ouest et en travers de l'extrémité; pour cet ouvrage on a employé 16,000 pieds m.p. de bois et 1,800 livres de fer. Un nouveau pavé a été posé sur une section de 35 par 24 pieds de l'extrémité sud de la jetée de l'est. Dans l'extrémité nord, on a mis en place un rang de pièces de bois, et le mur de parapet a été exhaussé d'un pied sur une longueur de 85 pieds.

OTTAWA

On a renouvelé les soixante-douze poutres d'acier qui supportent la partie du chemin entre la chaussée de Hull et l'ouvrage en tréteaux de la Compagnie de tramways d'Ottawa. Les sections de la chaussée de Hull, entre la fabrique d'allumettes Eddy et la fabrique de sacs de papier, ont été améliorées considérablement: environ 40 pour 100 des blocs de grès ont été levés et remis en place à un niveau convenable. Un nouveau toit en gravier et goudron a été posé sur le bâtiment principal des hangars d'emmagasinement, sur l'île Victoria.

OWEN-SOUND

On a prolongé le mur de protection du port, en face de la propriété Harrison; pour cet ouvrage, on a enfoncé 235 pieds linéaires de palée de palplanches de 10 par 12 pouces, et cette palée de palplanches a été solidement assujettie à des blocs d'ancrage en béton placés à 60 pieds en arrière de la ligne de face. Pour tenir les bateaux à vapeur éloignés du mur de revêtement en pilotis, on a aussi enfoncé trois faisceaux de pilotis de cinq pilotis chacun. Cet ouvrage a été fait à l'entreprise. Un autre contrat a été adjugé pour la reconstruction en béton de la superstructure du mur de revêtement, à l'entrée du port. La superstructure en bois pourri du mur de revêtement a été recépée à l'élévation 578. On a construit une nouvelle superstructure en béton, de 6 pieds de largeur à la base et de 3 pieds de largeur au sommet, sur une longueur de 750 pieds sur la ligne du chenal, avec une section de retour de 40 pieds pour retenir le remblai en arrière du mur de revêtement, à l'entrée du port. Pour faciliter l'amarrage des bateaux chargés de grain pour l'emmagasinement d'hiver, on a enfoncé en place dix poteaux d'amarrage de 30 pieds de longueur. On a fait du remplissage, consistant en la mise en place de 6,000 verges cubes de déblais, de même que 300 verges cubes de surface de sommet et 700 verges cubes de pierres brutes. On a aussi construit une remise à bateaux faite d'une charpente en bois et de murs en *gyproc,* mesurant 16 par 18 pieds.

PARRY-SOUND

On a construit, en arrière du quai, un débarcadère pour les petites embarcations, mesurant 350 pieds de longueur et 4 pieds 6 pouces de largeur; pour cet ouvrage, on a employé 5,184 pieds m.p. de bois. On a réparé le quai en recépant vingt pilotis ronds qui étaient endommagés et en remplaçant la partie recépée par des blocs renforcés. Les réparations ont été faites à partir de l'extrémité extérieure du quai en allant vers le rivage, sur une longueur de 500 pieds. Quinze nouveaux crochets d'amarrage ont été mis en place.

PELÉE, ÎLE

On a renouvelé le pavé sur trois travées dans l'abord du quai du nord, ainsi que des pièces de parement à certains endroits dans toute la structure. De nouveaux poteaux d'amarrage ont aussi été mis en place. Sur le quai de l'ouest, on a renouvelé les pièces de parement à certains endroits, le long des côtés nord et sud, et on a posé un nouveau plancher dans l'entrepôt. Le bois neuf que l'on a placé sur les deux quais a été traité à l'huile de créosote avant d'être mis dans l'ouvrage.

PORT-ARTHUR

Prolongement à la cale. — On a complété les travaux du contrat pour la construction d'une cale d'extension aux quais d'emmagasinement de charbon et de manutention de papier de la *Thunder Bay Paper Company,* dont il est fait mention dans le rapport de l'année dernière.

Prolongement du talus en moellons, port principal (nord). — Un contrat a été adjugé pour un prolongement au brise-lames en moellons, sur la même ligne de centre que celui de la dernière section qui a été complétée en 1926. Le brise-lames aura 2,000 pieds de longueur, 14 pieds de largeur au sommet et 30 pieds au niveau de l'eau, une largeur moyenne de 120 pieds au fond avec une pente de $1\frac{1}{2}$ pour 1 sur les côtés, et une profondeur d'eau d'environ 30 pieds. Une carrière située à Grand-Point a été ouverte, et on a construit des camps, ateliers, remises pour les trains, etc., considérables. On a réparé et agrandi un vieux quai près de la carrière, et on a construit un tréteau de déchargement. Les pierres ont été chargées dans des wagons à bascule au moyen d'une pelle à vapeur; on a employé, pour ces travaux, trois trains de dix wagons. Ces trains étaient déchargés directement du tréteau, au moyen de glissoirs, dans deux chalands à bascule de 1,000 verges, que l'on remorquait à l'emplacement de l'ouvrage où ils étaient vidés. Au cours de l'année, on a placé 20,800 verges cubes de pierres brutes dans l'intérieur de l'ouvrage. En février et mars, les entrepreneurs ont ouvert une autre carrière à Bare-Point, près des travaux, et ils ont foré et extrait à la mine une quantité suffisante de pierre de surface pour compléter l'ouvrage; ils ont aussi extrait une quantité additionnelle de pierres brutes.

Nouvelle remise à bateaux du Gouvernement.—Comme la vieille remise à bateaux dont on se servait pour loger les embarcations pour le travail et l'inspection du Gouvernement était insuffisante et dans un très mauvais état, on en a construit une nouvelle à l'extrémité intérieure de la cale, entre les quais n°s 2 et 3 du chemin de fer Canadien-National, dans le port principal, au centre. Elle mesure 56 pieds de longueur et 39 pieds de largeur; elle est construite sur une fondation de pilotis ronds en bois, et elle est lambrissée à joints clos. Le sommet ou la superstructure est en bois et en métal laminé. Le tout est divisé par une cloison en deux compartiments pour bateaux, qui sont tous deux aménagés des appareils nécessaires pour lever les bateaux lorsqu'on doit les réparer. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

PORT-BRUCE

Près de la ligne du rivage, on a reconstruit 132 pieds linéaires de la superstructure de la jetée de l'ouest et 35 pieds linéaires de la jetée de l'est. Des réparations de peu d'importance ont été faites aux pièces de parement et aux pièces défectueuses du pavé, à divers endroits par toute la jetée de l'ouest. Pour l'ouvrage susmentionné, on a employé 33,799 pieds m.p. de pin blanc et 3,486 livres de fer.

PORT-BURWELL

Quai de l'ouest.—On a reconstruit deux sections du quai de l'ouest, en ouvrages en encaissement faits de bois d'équarrissage et remplis de pierre, à partir du niveau de l'eau; l'une de ces sections a 180 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, et l'autre, 50 pieds de longueur par 14 pieds de largeur. Sur le côté ouest du port, on a renouvelé 510 pieds linéaires de moises sur le mur en palée de palplanches et construit 200 pieds linéaires de clôture de sable. Des réparations de peu d'importance ont été faites à d'autres parties du quai de l'ouest. L'ouvrage a été fait à la journée.

Mur en palée de palplanches.—La superstructure du mur en palée de palplanches, le long du côté est du port, près de la cale-débarcadère de la traversée, a été reconstruite en béton sur une longueur de 505 pieds, avec une petite aile de 13 pieds à l'extrémité intérieure. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

Brise-lames en maçonnerie de pierres brutes.—Un contrat a été adjugé pour la construction d'un brise-lames en maçonnerie de pierres brutes, d'un brise-vagues, et pour des réparations au mur en maçonnerie de pierres brutes entre le quai de l'ouest et le brise-lames en béton. L'ouvrage qui a été fait au cours de l'année consistait à construire 200 pieds (première branche) du brise-lames, 200 pieds du brise-vagues sur le côté ouest, près du milieu du brise-lames existant en béton, et à compléter en partie les réparations du mur en maçonnerie de pierres brutes.

PORT-DOVER

Des pilotis-défenses ont été enfoncés comme suit, pour protéger la jetée de protection de l'ouest de la cale-débarcadère de la traversée: un faisceau de huit pilotis à l'extrémité extérieure, et les autres faisceaux de trois pilotis chacun le long de la vieille jetée de protection de l'ouest. Des pilotis-défenses ont aussi été enfoncés autour de l'extrémité sud de la jetée de l'ouest, et on a renouvelé environ 9,000 pieds m.p. de solives et de madriers.

PORT-HOPE

On a enfoncé deux faisceaux de pilotis pour désigner la pile submergée à l'extrémité sud de la jetée de l'est. On a construit une nouvelle superstructure pour la pile de tête, mesurant 35 par 40 pieds, à l'extrémité sud de la jetée de l'est et au nord de la pile submergée. Elle est faite de pièces de bois de 10 par 12 pouces posées à parements clos, et elle est remplie de pierre. Les traversines ont 10 par 12 pouces, les solives, 8 par 12 pouces, et le pavé est fait de madriers de 3 pouces. La moitié ouest de la superstructure de l'extrémité sud de la jetée de l'est, mesurant 448 pieds de longueur et de 16 à 24 pieds de largeur, a été reconstruite avec des poteaux de 10 pouces d'équarrissage, des traversines de 10 par 12 pouces, des solives de 8 par 12 pouces et un pavé en madriers de 3 pouces.

PORT-STANLEY

On a reconstruit une partie de la superstructure et de la palée de palplanches à l'extrémité intérieure du quai de l'ouest, sur une longueur de 100 pieds, et des réparations ont été faites au mur de protection voisin de la propriété Hyman, à Orchard-Beach. En face de l'avenue Centre, où il s'était produit

un éboulement considérable, on a placé, à une profondeur de 4 à 6 pieds d'eau, un mur de protection en maçonnerie de pierres brutes, de 54 pieds de longueur, d'environ 4 pieds de hauteur au-dessus du niveau de l'eau basse et de 6 pieds de largeur au sommet. De plus, on a construit un mur en pierres brutes d'une longueur totale de 252 pieds. en face des terrains qui avaient aussi été endommagés par l'éboulement. Les propriétaires ont contribué 50 pour 100 du coût de ce mur de protection en face de leurs terrains respectifs.

PRESCOTT

Terminus inférieur des Grands lacs.—Un contrat a été adjugé à la *Thunder Bay Harbour Improvement Company, Limited,* pour la construction de murs de revêtement en bois et de fondations en pilotis pour le magasin à grains. Environ 10 pour 100 de l'ouvrage a été complété à la fin de l'année.

RONDEAU

Sur une longueur de 100 pieds le long du rivage, à l'est de la jetée de l'est, on a placé une pile en encaissement faite de poutres en béton armé enclavées. Cette pile est à parements ouverts, a sept rangs de poutres de hauteur et est remplie de pierre de lest. On a aussi acheté des poutres d'encaissement en béton, en quantité suffisante pour reconstruire 160 pieds linéaires de la face d'en arrière de la jetée de l'ouest, sur une hauteur de six rangs de poutres. Des réparations de peu d'importance ont été faites à divers endroits sur les deux jetées de l'est et de l'ouest.

ROSSEAU

On a posé des nouvelles solives de 10 pouces d'équarrissage et un pavé en madriers de 3 pouces sur une longueur de 94 pieds et une largeur de 18 pieds, dans le quai du nord de même que dans le quai du sud, sur une longueur de 74 pieds et une largeur de 18 pieds. Le petit débarcadère pour les embarcations, au nord du quai du nord, qui avait été dérangé par la poussée des glaces, a été vidé de sa pierre de lest, redressé et remis à son propre niveau sur une longueur de 55 pieds et une largeur de 6 pieds. Dans l'extrémité est de l'entrepôt, on a posé de nouvelles pièces de fondation, des solives et des sablières, sur une longueur de 35 pieds et une largeur de 10 pieds. La glacière a été réparée; on y a posé de nouvelles solives, des sablières et des soliveaux, où c'était nécessaire.

SARNIA

On a renouvelé des pilotis cassés à l'extrémité extérieure du sud de l'entrée du magasin à grains, et on a enfoncé trente pilotis additionnels. Dans le bassin du magasin à grains et dans le bassin d'hivernage, 101 pilotis ont été enfoncés en faisceaux et comme pilotis d'amarrage. De plus, on a enfoncé un faisceau de 40 pilotis et quatre faisceaux de 8 pilotis dans le bassin d'hiver. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

SAUGEEN, RIVIÈRE

On a complété la construction, sous contrat, de la superstructure en béton du quai du nord, sur une longueur de 574 pieds le long du côté nord de la rivière Saugeen. Une dalle en béton a été construite sur la nouvelle tête-débarcadère du quai, sur le côté sud de la rivière, sur une longueur de 108.6 pieds.

SEVERN-BRIDGE

On a reconstruit la superstructure du quai en chevalets de pilotis, mesurant 94 par 12 pieds. Des nouvelles solives de 10 par 12 pouces ont été posées sur le sommet des pilotis et ont été surmontées de pièces de couronnement de 10 par 12 pouces, sur lesquelles on a posé des solives de 6 par 10 pouces recouvertes d'un pavé en madriers de 3 pouces.

SIMCOE-ISLAND

Le quai a été construit en partie; l'ouvrage consistait à prolonger la face-débarcadère de 28 à 60 pieds, à reconstruire la vieille face en bois du quai, à partir du niveau de l'eau basse, et à placer du remplissage additionnel en pierre pour terrasser la tête du quai et l'abord.

SOUTHAMPTON

L'extrémité intérieure ou de l'est du brise-lames de l'est a été réparée; l'ouvrage consistait à renouveler les six rangs supérieurs de pièces de parement sur une longueur de 633 pieds le long du côté sud et de 260 pieds sur le côté nord, à l'extrémité intérieure. Le brise-lames a été recouvert d'une couche de gravier sur l'extrémité intérieure, sur une longueur de 531 pieds, et des réparations de peu d'importance ont été faites au pavé.

TOBERMORY

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un quai de 250 pieds de longueur. L'ouvrage en encaissement a été construit et immergé en place, à l'exception d'environ 500 verges cubes de remplissage en pierre que l'on aura à placer dans l'arrière de la pile, à l'extrémité extérieure, et dans la fosse extérieure de la dernière pile.

TORONTO

On a enlevé les sections brisées de surface en béton sur une partie de la jetée de l'ouest, au chenal de l'est, mesurant 900 pieds de longueur et 30 pieds de largeur, et on y a posé une nouvelle surface en béton. On a réparé les chaînes de sauvetage du chenal de l'ouest en posant 900 pieds linéaires de chaînes neuves de ¼ de pouce. On a refait le talus autour des éperons, sur le rivage de l'île, et on a placé un talus additionnel en pierre pour exhausser le niveau de deux éperons et pour renforcer les côtés et les extrémités de six autres; pour cet ouvrage, on a employé 558 livres de fil de fer et 1,951.97 tonnes de pierre à talus.

TREADWELL

Les poutres d'acier du quai ont été peinturées, et on a renouvelé les baguettes de clouage sur ces poutres, ainsi que les deux tiers du pavé. Le hangar à marchandises, qui avait été déplacé de sa fondation, a été démoli et reconstruit sur de nouvelles pièces de fond.

WENDOVER

On a reconstruit une pile du quai de 10 par 16 pieds, et sur 300 pieds de l'abord, on a posé un pavé en madriers de 3 pouces sur des solives de 10 pouces d'équarrissage. Le quai est bordé d'un garde-roues de 6 par 9 pouces. Le brise-glaces du rivage, qui a 18 par 24 pieds, a été reconstruit à partir du niveau de l'eau basse.

WHEATLEY

On a reconstruit environ 80 pieds linéaires de l'abord en tréteaux de la jetée, y compris les pièces de couronnement, les solives et les pièces du pavé qui étaient défectueuses, et on a fait des réparations à la pile extérieure. On a enlevé les moises en bois sur une grande partie de la palée de palplanches, à l'extrémité extérieure de la jetée, et on les a remplacées par une bande de protection en fer.

WINDSOR

Le long de la face du quai, on a arraché trois vieux faisceaux de trois pilotis-défenses chacun, et chaque faisceau a été remplacé par un groupe de six pilotis en chêne blanc de 55 pieds de longueur, posés en rangs parallèles de trois pilotis

par rang et solidement assemblés avec des moises et des pièces de lambrissage en chêne. On a réparé deux poteaux d'amarrage en béton, en amont de l'entrepôt, et renouvelé un autre poteau d'amarrage en fonte, à l'est de l'entrepôt. Le toit de l'entrepôt a été recouvert d'une couverture.

GÉNÉRALITÉS

Des réparations ont été faites aux ouvrages suivants:

Bayfield, quai; Blind-River, quai; Burk's Falls, quai; Charlton, quai; Dryden, quai; Fitzroy-Harbour, quai; French, rivière, barrages; Ganonoque, quai; Hiltonbeach, quai; Honey-Harbour, quai; Keewatin, quai; La Passe, quai; Lefaivre, quai; L'Orignal, quai; Magnetawan, quai; Mattagami-Landing, quai; Michipicoten-River, quai; Milford-Bay, hangar-abri du quai; Monetville, quai; Nipissing, quai; North-Bay, quai; Paradis-Bay, quai; Penetanguishene, quai; Petawawa, quai; Port-Rowan, quai; Richard's Landing, quai; Sault-Sainte-Marie, quai; Sioux-Lookout, quai; Thornbury, quai; Two-and-Seven-Mile-Narrows, estacades; Windermere, quai.

Les ouvrages suivants ont aussi été commencés, mais ils n'étaient pas complétés à la fin de l'exercice financier:

Beaverton, reconstruction d'une jetée; Cobourg, reconstruction d'un brise-lames; Port-Colborne, réparations au brise-lames; Port-Maitland, réparations à la jetée; Whitby, reconstruction de la jetée

MANITOBA

ASSINIBOINE, RIVIÈRE

Pour remplacer des digues qui avaient été détruites, on a construit une nouvelle digue de 6,475 pieds sur le côté sud de la rivière Assiniboine, et une autre de 9,435 pieds sur le côté nord. De plus, on a réparé plus de 16,000 pieds de digue que l'on a exhaussée à l'élévation convenable.

ATHAPAPUSKOW, LAC

On a élargi et amélioré un chenal pour les canots, entre le lac Athapapuskow dans le terrain minier Flin Flon et le lac Wabishkok, lequel chenal a servi considérablement aux prospecteurs, au cours des dernières années. On a déblayé les rapides de gros cailloux et d'autres obstructions, enlevé des arbres tombés et des débris et bloqué des petits chenaux de côté, afin de concentrer l'eau aux endroits où c'était le plus nécessaire.

GIMLI

Le sommet des 150 pieds extérieurs du quai a été recouvert de nouvelles pièces de couronnement, de solives et d'une nouvelle couverture. Les pilotis enfoncés à joints clos sur la face du port ont été recépés jusqu'à la partie saine du bois; on a posé cinq nouveaux rangs de pièces de bois de 10 pouces d'équarrissage, et reconstruit 1,108 pieds de l'ouvrage de protection.

HNAUSA

On a reconstruit le quai, à l'exception de l'aile, en enfonçant des pilotis de support sur chaque côté, en posant des pièces de couronnement, des solives et un pavé. Le quai que l'on a reconstruit mesure 460 pieds de longueur par 20 pieds de largeur.

LAC-DU-BONNET

Un petit quai nous a été transféré par la municipalité, et on l'a reconstruit. Il a maintenant 190 pieds de longueur et consiste en une pile et un abord en travée de 132 pieds de longueur par 14 pieds de largeur, et une pile de tête de 58 pieds de longueur par 43½ pieds de largeur. On s'est servi de pierre et de bois qui restaient pour remplir la pile de tête, et le nouvel ouvrage a été construit autour et par-dessus ladite pile, ce qui constitue un quai solidement rempli de lest. L'autre quai, qui est situé sur le côté opposé du lac, en s'éloignant du village, et qui avait été endommagé au cours de la crue des eaux en 1927, a été réparé et amélioré sur une partie de 73 pieds de longueur; pour cet ouvrage, on a enlevé le pavé et les solives, et on a placé des pièces additionnelles de bois au-dessous, ce qui a exhaussé le quai d'environ 20 pouces.

NINETTE

On a construit un nouveau quai qui consiste en huit piles en encaissement de bois rempli de pierre, de 12 par 12 pieds, des travées de 10 pieds et un abord en pierre et en terre de 130 pieds de longueur.

RIVIÈRE ROSEAU

Un contrat a été adjugé pour la construction d'environ treize milles de digue et d'un barrage de contrôle dans la rivière, à 2 milles de la limite internationale. Au cours de l'année, on a excavé 324,316 verges cubes de déblais que l'on a employés dans la construction de la digue: l'ouvrage consiste en la construction de 10.7 milles de digue et l'enlèvement d'environ 28 acres de déblais. En sus de l'ouvrage du contrat, on a construit deux ponts en travers des digues et des fossés, pour l'usage des fermiers de l'endroit.

RIVIÈRE ROUGE (EMBOUCHURE)

L'extrémité intérieure de la jetée de l'est a été prolongée à angles droits, par un mur de pierre d'environ 300 pieds de longueur, construit avec de la pierre des champs.

SELKIRK

A la tête de l'étang, le barrage en pierre et en gravier, mesurant 194 pieds de longueur, a été porté à sa pleine hauteur; une partie est finie avec une palée de pilotis enfoncés à parements clos. On a employé 1,496 verges cubes de pierre pour faire ces réparations.

VICTORIA-BEACH

On a construit un mur en encaissement brut le long de la partie endommagée de l'abord de la chaussée du quai, lequel a été exhaussé d'environ 4 pieds avec des déblais de dragage. Un mur en perré-maçonné a été construit le long du côté extérieur de la chaussée en encaissement. L'extrémité du rivage du quai, qui avait été pour ainsi dire détruite sur une longueur de 32 pieds, a été reconstruite en encaissement fait en bois d'équarrissage, rempli de pierre et recouvert d'un pavé en madriers de 3 pouces.

WINNIPEG

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un quai en pilotis, mesurant 41 pieds de largeur et 265 pieds de longueur, situé entre les avenues Pacific et Alexander. L'ouvrage était presque terminé à la fin de l'exercice financier.

SASKATCHEWAN

COWAN, BARRAGE

Les améliorations faites au barrage, au cours de l'année, consistaient à construire une jetée, deux canaux et un passage pour le poisson.

PRINCE-ALBERT

On a reconstruit environ 600 pieds de l'ouvrage de protection, qui avaient été détruits par le débordement des glaces de 1927; l'ouvrage consistait en l'enfoncement de pilotis de support et l'érection d'un mur en palée de pilotis posés à joints clos.

ALBERTA

ALBERTA-BEACH

On a construit un quai de 300 pieds de longueur; ce quai a un abord de 270 pieds de longueur par 10 pieds de largeur et une pile de tête de 30 par 20 pieds. L'abord est fait de chevalets de pilotis, espacés de 10 pieds, et chaque chevalet contient trois pilotis. La pile de tête est faite en encaissement solide et complètement rempli de pierre.

FAUST

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un quai de 1,250 pieds de longueur. Le quai consiste en un abord en chevalets de pilotis, mesurant 15 pieds de largeur et comprenant 114 chevalets de pilotis, et en une pile de tête remplie de pierre, faite de quatre piles en encaissement et trois travées, mesurant 110 pieds de longueur par 20 pieds de largeur.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

BELLA-BELLA

On a reconstruit le vieux quai qui était en mauvais état. La nouvelle structure est construite avec des pilotis créosotés; elle comprend la tête du quai, mesurant 60 par 40 pieds, et un abord de 209 pieds 6 pouces par 12 pieds. On a aussi construit un nouveau hangar à marchandises en tôle galvanisée, mesurant 22 pieds 6 pouces par 12 pieds, et on a fait des marches de débarcadère pour les embarcations, à une extrémité du quai.

BOSWELL

Afin d'améliorer la solidité et l'élasticité du quai sous les lourdes charges, quatre des panneaux de l'abord, mesurant 16 pieds de longueur, ont été consolidés en deux panneaux de 32 pieds chacun. On a enlevé 75 verges cubes de sable et de gravier qui s'étaient accumulées au-dessous et le long des sections de l'abord. Pour remplacer ou renforcer des faisceaux de pilotis vieux ou défectueux, on en a enfoncé trois nouveaux de 4, 5 et 6 pilotis chacun, et on a posé des pièces de renfort entre chacun d'eux. On a aussi placé huit billes d'ancrage additionnelles de 40 pieds de longueur chacune, et six pièces d'ancrage d'un nouveau modèle. Le hangar à marchandises a été lambrissé jusqu'à 5 pieds de hauteur et peinturé.

BROWNSVILLE

Un nouveau quai a été construit; il se compose d'un abord de 16 par 375 pieds et d'une pile de tête de 50 par 50 pieds, à laquelle est attaché un quai flottant de 12 par 40 pieds, avec une passerelle de 6 par 26 pieds. Le quai est

construit de pilotis de support en cèdre d'un bout à l'autre, avec des pilotis-défenses en sapin le long de la face d'en avant. Les chevalets sont espacés de 15 pieds dans l'abord, et il y a trois pilotis pour chaque chevalet. Les pilotis de support de la pile sont espacés de 10 pieds dans chaque direction de la pile. Le pavé est en sapin de 3 pouces d'épaisseur. Le quai flottant est fait de quatre billes en cèdre de 40 pieds de longueur, et recouvert d'un pavé en madriers de sapin de 2 pouces. La passerelle est en sapin, et elle est faite de deux solives de 24 pieds, recouvertes d'un pavé de 2 pouces, avec une main courante de 30 pouces de hauteur, ayant une barre au sommet et une autre sur le côté.

CAMPBELL-RIVER

Les réparations qui ont été faites au quai consistaient à enfoncer cinquante-cinq nouveaux pilotis-défenses non créosotés et huit pilotis de support, à renouveler 528 pieds m.p. de solives, à faire un plancher en madriers de 2 pouces dans le hangar à marchandises et à élargir l'abord à son point de jonction avec la tête du quai. Des réparations ont aussi été faites à la main courante de l'abord.

COMOX

Pour remplacer des pilotis non traités qui avaient été endommagés par les tarets, on a enfoncé, à l'extrémité extérieure de l'abord du quai, 1,869 pieds linéaires de pilotis créosotés, et on a employé 2,150 pieds m.p. de bois créosoté pour des pièces de renfort. On a aménagé une nouvelle passerelle pour donner accès au quai flottant et on a fait des réparations d'ordre général.

COURTENAY, RIVIÈRE

Pour empêcher l'inondation au côté opposé de l'embouchure de la rivière Puntledge, 158 pieds linéaires de l'ouvrage de protection en bois du rivage ont été exhaussés de 4 pieds 6 pouces. Deux sections du nouvel ouvrage de protection du rivage, mesurant 500 et 100 pieds de longueur, respectivement, ont été construites en pièces de bois et en lits de fascines maintenus en place par des pierres posées sur le rivage de la rivière, lequel avait été nivelé à une pente de 2 pour 1. Des branches de saule ont aussi été plantées sur le rivage.

CROOKED-RIVER-WATERWAY

Sur la rivière Crooked, on a construit trois barrages en aile, on a déblayé un nouveau chenal pour les bateaux et on a tracé une piste le long du petit rapide Harrison. Pour empêcher l'éboulement des rives de la rivière, on a construit, le long du petit rapide Long, environ 600 pieds linéaires d'ouvrage en encaissement en bois et rempli de pierre.

FAUQUIER

L'abord du quai a été réparé; pour cet ouvrage, on a consolidé huit sections de 16 pieds en quatre sections de 32 pieds. L'abord de 341 pieds a été recouvert d'un pavé fait de pièces de bois de 8 pouces, posées horizontalement, sur lesquelles on a posé des madriers de cèdre de 2 par 10 pouces. Le pavé de 3 pouces de la tête du quai, mesurant 40 par 80 pieds, a aussi été refait avec des madriers de cèdre de 2 pouces. L'intérieur du hangar à marchandises, de 12 par 14 pieds, a été lambrissé en planches d'un pouce sur une hauteur de 5 pieds, et on a enfoncé dix-huit pilotis le long de l'estacade de déviation d'amont.

FORT-ST. JAMES

On a construit un éperon en pierre de carrière, de 209 pieds de longueur, avec une crête de 12 pieds de largeur et des pentes latérales de 1 pour 1. A l'extrémité extérieure, on a construit une substructure en bois et une plate-forme, de 14 par 40 pieds, servant de quai-débarcadère. Au quai qui a été construit pour desservir les petits bateaux, il y a 4 pieds d'eau.

FRASER, RIVIÈRE

Ile Nicomen, digues.—Un mur fait de sacs de sable a été construit sur le sommet de la vieille digue, pour empêcher l'inondation des terrains agricoles, au nord. A cet effet, on a construit un mur de protection d'urgence sur environ 500 pieds linéaires du rivage. Pour protéger le rivage et la digue, on a déposé 604 tonnes de roches mobiles. Pour remplacer une section de la digue, qui avait été emportée, on a construit une nouvelle digue de 725 pieds; elle a 6 pieds de largeur au sommet, une pente de 1½ pour 1 sur la face intérieure et une pente de 2 pour 1 sur la face extérieure. La digue a été construite à une élévation de 30 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, et se trouve à 1 pied plus élevée que le niveau extrême de l'eau haute. On a réparé 120 verges de la vieille clôture et construit 401 verges de nouvelle clôture.

Ile Nicomen, mur de protection du rivage.—Un contrat a été accordé pour la construction, sur le rivage, d'un mur de protection ayant une longueur totale de 3,500 pieds. Sur cette étendue, le rivage sera nivelé à une pente uniforme de 1½ pour 1 et sera recouvert de foin ou de paille mobile à une épaisseur de 12 pouces. Sur ce lit de foin ou de paille, on posera de la pierre à la main, à une épaisseur de 12 pouces, et on construira ensuite un talus en pierre de 4 pieds de hauteur, à la ligne de l'eau basse. L'ouvrage a été commencé, mais il n'était pas terminé à la fin de l'exercice financier.

Steveston, débarcadère Fruhling.—A la route n° 3, on a construit un quai avec quatre faisceaux de pilotis; il mesure 240 pieds de longueur et 6 pieds de largeur, et les chevalets sont espacés de 15 pieds d'axe en axe.

Steveston, jetée du nord, section 4.—Un contrat a été adjugé pour la réparation de la quatrième section de la jetée, qui était dans un état dangereux à cause de l'affouillement qui s'était produit autour des pilotis. Dans cet ouvrage, on a enfoncé 792 pilotis; on a employé 41,520 pieds linéaires de pièces de bois de 6 par 12 pouces et 9,700 pieds m.p. de bois de 3 par 12 pouces, et on a déposé 22,083 tonnes de pierre.

Steveston, jetée du nord, section 5.—Un contrat a été adjugé pour la construction de la section 5 de la jetée, laquelle section se prolonge d'une distance de 5,000 pieds à partir de l'extrémité de la jetée existante. Le tablier en pierre est fait d'une couche de 3 pieds de pierre, se prolongeant de la ligne du centre de la jetée jusqu'au côté sud ou côté du chenal. Le talus en moellons a 3 pieds de largeur au sommet, à une élévation de 12 pieds au-dessus du zéro, à Sandheads; la maçonnerie prendra sa pente naturelle sur chaque côté. L'ouvrage n'était pas complété à la fin de l'exercice.

Steveston, quai.—On a construit un nouveau quai avec un abord, mesurant 20 par 141 pieds, et une pile de tête de 36 par 100 pieds. C'est une construction en chevalets de pilotis; les chevalets sont espacés de 12 pieds d'axe en axe et surmontés de pièces de couronnement de 12 pouces d'équarrissage. Les solives et les soliveaux sont en cèdre, et le pavé est en sapin de 3 par 12 pouces.

Woodwards, mur de direction.—Comme le mur de direction s'était affaissé considérablement, un contrat a été adjugé pour le ramener à son niveau original, c'est-à-dire à 7 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse ou 10 pieds au-dessus du zéro, à Sandheads. Un total de 7,957 tonnes de pierre a été placé dans le talus.

FRASER'S LANDING

L'ouvrage qui a été fait consistait à consolider six sections de 16 pieds de l'abord du quai en trois sections de 32 pieds; un pavé en madriers de cèdre de 2 pouces a été posé sur la première section. On a construit un plus grand hangar, mesurant 14 par 20 pieds, pour remplacer le vieux, et des réparations de peu d'importance ont été faites au pavé.

GABRIOLA-ISLAND (CENTRE)

Un nouveau quai flottant de 48 par 14 pieds a été construit pour remplacer le vieux quai qui était submergé. La passerelle a été réparée, quatre pilotis d'amarrage ont été arrachés et enfoncés de nouveau, et on en a posé deux nouveaux.

GABRIOLA-ISLAND (NORD)

On a renouvelé les pièces de couronnement, les solives, les soliveaux et 30 pour 100 du pavé du quai; dans cet ouvrage, on a employé environ 22,000 pieds m.p. de pièces de bois, et on a posé 750 pieds m.p. de pièces de support créosotées sur la palée de pilotis. A la face du quai, on a enfoncé quatorze nouveaux pilotis non créosotés, ainsi que neuf pilotis de support créosotés. Un nouveau quai flottant de 16 par 24 pieds a été construit pour l'usage des petits bateaux, etc., et la passerelle a été réparée.

GANGES

Afin d'offrir plus de commodité pour le trafic toujours augmentant sur le quai, on a construit, à l'extrémité sud, un prolongement de 40 par 30 pieds, supporté par des pilotis créosotés.

GORGE-HARBOUR

On a construit un quai flottant composé d'un abord de sept sections flottantes et d'une tête flottante principale de 30 par 40 pieds, avec un hangar de 10 par 16 pieds. Six des sections de l'abord ont chacune 6 par 40 pieds, et l'autre a 6 par 20 pieds. La tête flottante principale est faite de neuf billes en cèdre de 40 pieds de longueur chacune, et d'une superstructure en sapin consistant en deux traversines d'extrémité de 32 pieds de longueur, avec des traversines intermédiaires de 30 pieds de longueur, placées à 4 pieds d'axe en axe. Le pavé est fait de madriers de 2 par 12 pouces, et le garde-roues est fait de pièces de bois de 6 par 8 pouces. Le hangar est fait de poteaux de 2 par 4 pouces, d'un lambrissage en pièces de sapin de 1 par 6 pouces, posées à clin, et d'un toit en bardeaux. Chaque section de l'abord a deux billes flottantes en cèdre et deux traversines d'extrémité, et le pavé et le garde-roues sont pareils à ceux de la partie principale. Les sections de l'abord sont maintenues en place au moyen de câbles attachés au rivage et à des blocs enfoncés dans le sol du rivage, au-dessus du niveau de l'eau basse. Le quai principal est relié à la section voisine de l'abord par un câble, et il est ancré à deux gros cailloux.

HOLLYBURN

On a enfoncé un rang de pilotis créosotés sur le côté ouest du brise-lames, à 4 pieds d'espace et à 3 pieds du brise-lames. Ces pilotis ont été enfoncés aussi près que possible du rivage au moyen d'une sonnette flottante. A partir de ces pilotis en allant au rivage, soit une distance de 56 pieds, on a posé des poteaux créosotés à 3 pieds dans le sol et à 4 pieds d'espace. Sur le côté est, on a enfoncé des pilotis créosotés tout près du brise-lames. Les poteaux de ce côté sont en sapin ordinaire, et ils sont boulonnés avec les pilotis à la pile en encaissement.

Les pilotis et les poteaux s'élèvent à 12 pouces au-dessus du brise-lames, et sont reliés par des pièces d'attache en cèdre de 6 pouces d'équarrissage, boulonnées à chaque côté. Les pilotis et les poteaux du côté ouest sont lambrissés à l'intérieur avec des madriers créosotés de 3 par 12 pouces, posés à 6 pouces d'espace. L'espace entre les pilotis, y compris le vieux brise-lames, a été rempli de pierre.

HOPKIN'S LANDING

On a prolongé le quai en construisant un abord de 16 par 50 pieds à partir du vieux quai, et une nouvelle pile de tête de 48 par 60 pieds, avec une cale de halage de 9 par 30 pieds. Le hangar a été transporté sur la nouvelle pile de tête, et des réparations considérables ont été faites à l'abord à partir du rivage jusqu'au vieux quai. Le prolongement a été fait de pilotis de défense et de support créosotés et d'une superstructure en sapin. Les pilotis de support sont espacés de 10 pieds sur chaque côté dans la pile, et chaque chevalet du nouvel abord contient trois pilotis. Les solives sont des pièces de bois de 8 par 11 pouces; le pavé est fait de madriers de 3 par 12 pouces, les pièces de garde sont des pièces de bois de 8 par 10 pouces sur la pile, et de 6 par 8 pouces sur l'abord.

HORSESHOE, BAIE

On a construit un quai flottant consistant en un quai flottant principal, un abord flottant, un abord sur tréteaux et une passerelle. Le quai flottant principal mesure 16 par 100 pieds, et il se compose de cinq rangs de billes en cèdre de 30 pouces de diamètre chacune au petit bout. Il y a quatre traversines principales de 16 pieds et vingt traversines intermédiaires de 16 pieds qui sont assujetties aux billes au moyen de boulons à pointe perdue. Le pavé est fait de madriers de 2 par 12 pouces, avec un garde-roues de 6 pouces d'équarrissage. L'abord flottant, qui mesure 10 par 180 pieds, a, dans chaque section, deux traversines principales de 10 pieds et neuf traversines intermédiaires qui sont assujetties aux billes flottantes. Le pavé est fait de madriers de 2 par 12 pouces, avec un garde-roues de 4 pouces d'équarrissage. L'abord sur tréteaux, qui mesure 14 par 40 pieds, est fait de deux rangs de solives, trois rangs de soliveaux, un pavé en madriers de 2 pouces et un garde-roues de 6 par 8 pouces. Il est supporté dans le centre par un chevalet de trois poteaux créosotés, posés dans des empattements en béton et surmontés d'un chapeau en cèdre de 12 par 12 pouces par 14 pieds. Près du rivage, on a construit un pilier en béton auquel est assujettie l'extrémité du rivage de l'abord. Ce pilier supporte aussi l'abord sur tréteaux et la passerelle de 6 par 26 pieds qui relie le pilier à l'abord flottant.

MARPOLE

Le pavé, à l'extrémité extérieure du quai, a été refait avec des madriers neufs. On a posé un nouveau couronnement le long de la face du quai, de même que dix nouvelles cales, trois solives, vingt-trois pilotis-défenses en sapin et douze pilotis de support en cèdre.

NEW-WESTMINSTER

Le pavé du quai a été réparé sur une superficie de 5,156 pieds carrés, et les madriers ont été renouvelés ailleurs où c'était requis. On a employé 40,466 pieds m.p. de bois pour remplacer des pièces de couronnement, des soliveaux et des pièces du pavé. Les soliveaux sont espacés d'environ 2 pieds sur les pièces de couronnement. Des réparations de peu d'importance ont été faites au hangar à marchandises.

OKANAGAN, RIVIÈRE

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un barrage en remblai d'argile et de gravier, mesurant 111 pieds de longueur, à travers lequel il y a un couloir de boue argileuse retenu par des murs triples et doubles de pilotis Wakefield. Sur le remblai, la superstructure de contrôle consiste en sept piles en encaissement en bois, avec six passages entre ces piles. Les eaux se déchargent sur un tablier en bois de 111 pieds de longueur par 30 pieds de largeur, et passent sur un matelas de fascines et de pierre des mêmes dimensions générales. A partir de chaque pile-culée, des murs en aile, en palée de pilotis Wakefield se prolongent de 96 pieds vers l'est et de 106 pieds vers l'ouest, et sont fixés sur le terrassement du chemin principal. A la fin de l'année, l'ouvrage n'était pas entièrement complété.

OLD-MASSETT

La superstructure de la tête du quai et de l'abord a été renouvelée. La tête du quai mesure 60 par 40 pieds, l'abord mesure 274 pieds par 12 pieds, et ils sont supportés par des pilotis créosotés. On a construit un nouveau hangar à marchandises en tôle galvanisée de 18 par 12 pieds, et dix-huit poteaux ont été renouvelés par des poteaux créosotés à l'extrémité du rivage de l'abord.

PORT-ALBERNI

Quai. — Un quai pour l'assemblage du bois a été construit à l'entreprise. La tête du quai mesure 400 par 100 pieds, avec une allonge à l'extrémité nord-est, de 107 par 50 pieds, sur laquelle se trouve un hangar à marchandises de 40 par 100 pieds. L'abord du chemin de fer a 497 pieds par 18 pieds, et l'abord du chemin a 482.5 par 20 pieds. Des pilotis créosotés ont été employés par tout l'ouvrage, sauf pour les pilotis-défenses et dans l'abord du chemin, où on a mis des pilotis créosotés dans les six chevalets extérieurs seulement. Des billes de défense flottantes ont été placées à la face du quai qui est relié à l'aqueduc de la ville pour la protection contre l'incendie et pour l'alimentation d'eau aux vaisseaux. On a installé une grue de 4 tonnes, mue à l'électricité, du modèle *hammer head,* sur une voie ferrée de 16 pieds. Un chemin a été tracé entre l'abord du grand chemin et la rue South.

Débarcadère flottant.—Pour assujettir le débarcadère flottant, on a renouvelé douze pilotis d'ancrage créosotés et vingt et un poteaux non créosotés, et on a posé deux nouvelles billes de cèdre sous les quais flottants.

PORT-MOODY

A partir d'un point se trouvant à 66 pieds de l'extrémité du rivage, la superstructure de l'abord du quai a été complètement renouvelée sur une longueur de 366 pieds par une largeur de 16 pieds. Dans l'abord, huit pilotis de support, qui avaient été sérieusement rongés par les limnories, ont été revêtus d'enveloppes en béton de 6 pouces d'épaisseur et de 4 pieds de longueur. On a posé de nouvelles pièces de couronnement, des solives, des soliveaux, des madriers, des pièces de garde, des poteaux de main courante, des barres latérales et une barre de sommet.

PORT-NEVILLE

On a construit un quai flottant consistant en un quai flottant principal de 30 par 50 pieds et un abord flottant de quatre sections, dont deux ont 6 par 40 pieds chacune, et les deux autres, 6 par 50 pieds chacune. On a aussi construit un hangar de 10 par 26 pieds. Dans le quai flottant principal, il y a 10 billes flottantes en cèdre de 50 pieds de longueur chacune, auxquelles sont boulonnées des traversines d'extrémité de 30 pieds de longueur et de 12 par 16 pouces, et des traversines intermédiaires de 4 par 12 pouces, espacées de 5 pieds l'une de l'autre. Chacune

des quatre sections a des traversines de 4 par 16 pouces par 6 pieds, placées à 5 pieds l'une de l'autre et assujetties aux billes au moyen de boulons à pointe perdue. Le pavé est entièrement recouvert de madriers de 2 par 12 pouces, avec une pièce de garde de 4 pouces d'équarrissage sur l'abord et de 6 pouces d'équarrissage sur le quai flottant principal. Les pièces d'ancrage consistent en deux blocs d'ancrage en béton de 4 verges cubes, assujettis au quai flottant principal au moyen d'une chaîne d'un pouce.

PORT-SIMPSON

On a construit une nouvelle tête de quai, mesurant 80 par 40 pieds, et l'abord qui a été construit l'année dernière a été prolongé de 73 pieds 6 pouces. Les pilotis de support sont en bois créosoté tandis que les faisceaux de pilotis de défense et d'encoignure sont en bois non créosoté. On a construit un hangar à marchandises de 20 par 15 pieds, ainsi qu'un quai flottant de 30 par 10 pieds relié par une passerelle de 44 par 4 pieds, pour la commodité des petits bateaux.

POWELL-RIVER

La construction du brise-lames, qui avait été donnée à l'entreprise, et qui avait été décrite dans le rapport de l'année dernière, a été complétée. Au cours de l'exercice, on a placé dans le brise-lames 17,014 verges cubes de roc et 4,423 verges cubes de gravier.

PRINCESS-BROOK

On a démoli la section n° 1 de l'abord du quai, mesurant 32 pieds de longueur, et on a construit à sa place une nouvelle section du modèle à poutres. Les sections n°s 2 et 3, mesurant 16 pieds de longueur, ont été reconstruites et consolidées en une section de 32 pieds de longueur. Les sections n°s 4, 5, 6 et 7 ont été mises en alignement vertical parfait. On a ajouté deux pilotis de 70 pieds à chacun des deux faisceaux de 9 pilotis de la face-débarcadère, et trois nouvelles pièces de renfort standard ont été mises en place.

QUATHIASKI-COVE

Les réparations qui ont été faites au quai consistaient à renouveler des pilotis-défenses en sapin, des solives, des poteaux dans l'abord, des pilotis de renfort, ainsi que le pavé de l'abord et de la jetée. Des réparations de peu d'importance ont aussi été faites.

QUEEN-CHARLOTTE

Un nouveau quai flottant a été construit pour remplacer l'ancien, dont la plus grande gratie avait été emportée et démolie par les tempêtes. L'abord flottant mesure 432 pieds 6 pouces par 6 pieds, et le quai flottant principal mesure 57 par 11 pieds, à l'extrémité extérieure, et les deux sont assujettis en place au moyen de pilotis non créosotés.

REVELSTOKE

Le barrage de déviation, sur la rive gauche de la rivière Colombia, a été réparé sur toute sa longueur de 1,089 pieds. L'ouvrage comportait la démolition de 42,036 pieds m.p. de pièces de bois pourries, et la mise en place de 50,592 pieds m.p. de nouvelles pièces de bois et de 912.5 tonnes de pierre de carrière. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

RIONDEL

Afin d'empêcher le soulèvement des pilotis de support par l'action de l'eau haute et des marées, on a boulonné des billes de support à chaque chevalet de pilotis au niveau du sol ou à peu près, et on a placé une plate-forme faite de poteaux sur ces billes de support. On a ensuite lesté la plate-forme avec de la pierre concassée étroitement entassée. Là où l'on n'a pas pu placer de billes de support au niveau du sol, la plate-forme est supportée sur des monceaux de pierres déposées à la main. Le long des côtés intérieurs des pilotis extérieurs des chevalets n°s 7 à 18, on a construit un coupe-vagues fait de pièces de bois de 4 par 10 pouces. Les bandes d'attache ou liens ont été réparés, et on en a placé d'autres pour empêcher que les pièces de couronnement, les solives, etc., se détachent des pilotis de support.

ROYSTON

On a renouvelé la superstructure de la tête du quai, mesurant 100 par 40 pieds, ainsi que la partie extérieure de l'abord, mesurant 45 par 14 pieds; dans cet ouvrage, on a employé 35,534 pieds m.p. de nouvelles pièces de bois. On a aussi renouvelé sept pilotis de support, et on a construit un nouveau hangar à marchandises de 14 par 20 pieds. Des réparations ont été faites à la passerelle qui conduit au quai flottant.

SALMON-ARM

On a reconstruit la partie intérieure de 447 pieds linéaires de l'abord du quai; cet abord est en chevalets de pilotis et a 16 pieds de largeur. La superstructure et trois chevalets de pilotis ont été reconstruits. Afin de renforcer des pilotis défectueux, on a enfoncé deux pilotis au dixième chevalet de la tête du quai.

SALMON, RIVIÈRE

Afin de détourner l'alluvion du chenal du quai, on a construit cinq murs de déviation en clôture de pieux, d'une longueur totale de 1,990 pieds. Les murs sont faits de pieux de cèdre de 6 pieds, enfoncés à 3 pieds dans le sol, et assujettis à 6 pouces du sommet à une rangée de poteaux de cèdre, attachés aux pieux. Sur une hauteur de 12 et 15 pouces du niveau du sol, les pieux sont entrelacés de branchages de saule et d'aune, pour entraver davantage l'entrée des eaux chargées d'alluvion.

SAVARY-ISLAND

On a construit une allonge angulaire à la jetée, de 40 pieds de longueur sur chaque côté, et on a renouvelé la superstructure de la pile de tête et de l'abord. Dans l'abord, on a construit une palée de quarante-six pilotis de support et une nouvelle passerelle, de 4 par 36 pieds, allant au quai flottant. On a aussi fait un nouveau ponton d'ancrage ainsi que des marches-débarcadères. Sur la jetée, on a construit un hangar en bois de 12 par 16 pieds, avec un abri-annexe de 6 par 16 pieds. L'ouvrage a été fait à l'entreprise.

SETON-LAKE

La construction du quai qui avait été commencée l'année dernière a été complétée. Le quai est d'un modèle de quai flottant; il mesure 80 par 40 pieds et il est relié à un abord flottant de 72 pieds de longueur par 12 pieds de largeur. Un tablier de rivage de 8 par 12 pieds le relie au chemin public.

SHOAL, BAIE

Les réparations qui ont été faites au quai flottant consistaient à renouveler deux sections de 55 pieds de longueur par 6 pieds de largeur, contenant chacune deux billes flottantes en cèdre. On a renouvelé des traversines d'extrémité, des

traversines intermédiaires espacées de 5 pieds, des pièces du pavé et du garde-roues. Pour ancrer le quai flottant au quai principal, on a assujetti deux pièces d'estacade en sapin de 55 pieds. On a aussi renouvelé, où c'était requis, des pilotis-défenses, des pilotis de support, des pièces de couronnement de renfort, des solives, des soliveaux, etc., par tout le quai et l'abord. La passerelle allant au quai flottant a été réparée, le hangar a été réparé et peinturé et la cale a été mise de niveau avec le pavé principal.

SIDNEY

Cale d'accostage du bateau-passeur.—On a construit un nouveau faisceau de 12 pilotis, on a renouvelé la poutre principale et les câbles de levage de la passerelle principale et on a enfoncé douze pilotis-défenses en face du ponton servant de brise-lames.

Quai.—Sur le côté ouest du quai, on a construit un nouveau quai flottant de 12 par 50 pieds, relié par une passerelle de 4 par 32 pieds. Afin de protéger ce quai flottant contre les grands vents du sud-est, on a construit, à l'extrémité est du quai, un brise-lames fait de pilotis créosotés de 49 pieds de longueur. On a réparé le vieux brise-lames en pilotis créosotés ainsi que deux cales, et on a renouvelé trois empattements en béton dans l'abord. Sur la tête du quai, on a posé 7,500 pieds m.p. de pavé neuf.

SOOKE

Afin de restaurer la digue, on a construit un ouvrage de protection fait de palées de pilotis posés à 5 pieds d'axe en axe, auxquelles on a boulonné des billes horizontales à 11 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse. On a placé des éperons en pilotis, de 12 pieds de longueur, à des intervalles de 100 pieds.

SQUAMISH

On a construit un nouveau quai flottant le long de la jetée, mesurant 10 par 50 pieds, ainsi qu'une passerelle qui le relie à la jetée, mesurant 4 par 32 pieds. Près de la jetée, on a reconstruit 1,080 pieds de l'abord, sur une largeur de 16 pieds. Cette section est faite de soixante-treize chevalets de 3 pilotis espacés de 15 pieds d'axe en axe, et elle a été construite à 20 pieds à l'est du vieil abord afin de ne pas interrompre le trafic au cours de l'exécution des travaux. Juste à partir de cette partie de l'abord en allant vers le rivage, on a réparé une section de 600 pieds de longueur en y plaçant de nouveaux soliveaux, des solives, des madriers de pavé, des pièces de garde-roues et une main courante. La section restante du rivage, mesurant 905 pieds de longueur, a été renforcée par quatre rangées de solives neuves de 6 par 10 pouces. On a réparé le couronnement et le pavé de la jetée, et on a enfoncé dix pilotis-défenses nouveaux et trois pilotis de support en sapin. On a réparé le hangar après en avoir enlevé 10 pieds de l'extrémité du rivage.

STEWART

On construit un nouveau faisceau de sept pilotis non créosotés à l'angle du quai. Le long de la face, on a enfoncé trente et un pilotis-défenses non créosotés et posé deux pilotis de renfort. Une nouvelle passerelle de 44 par 4 pieds a été construite, avec un petit palier-débarcadère à la tête. Une nouvelle superstructure de 50 par 20 pieds a été construite sur le quai flottant; sur la tête du quai, on a placé 250 pieds linéaires de pièces de garde neuves, et on a installé un petit derrick pour descendre les boîtes de gazoline, etc., dans les bateaux.

STURDIES-BAY

La vieille tête du quai a été démolie, et l'abord a été prolongé de 165 pieds et élargi de 14 pieds à l'extrémité extérieure, où on a construit une pile de tête de 60 par 40 pieds. On s'est servi de bois créosoté pour les pilotis de support et de renfort dans la tête du quai et dans l'abord, et les pilotis pour les faisceaux d'encoignure et les défenses sont en bois non créosoté. On a construit un hangar à marchandises de 21 par 15 pieds, ainsi qu'un quai flottant de 24 par 14 pieds, avec une passerelle de 34 par 4 pieds.

TOFINO

On a construit un nouveau quai flottant de 80 pieds de longueur par 15 pieds de largeur, maintenu en place par des pilotis d'ancrage créosotés, ainsi qu'une passerelle de 34 par 4 pieds. La partie inférieure des marches-débarcadères, à l'arrière de la tête du quai, a été renouvelée avec des pièces de bois créosoté.

TRÉPANIER

Le quai a été reconstruit; c'est une construction faite de chevalets de pilotis et d'une superstructure en bois de 91 pieds de longueur par 32 pieds de largeur, avec un abord de 156 pieds de longueur par 16 pieds de largeur. Les chevalets sont espacés de 13 pieds d'axe en axe et sont surmontés de pièces de couronnement en bois de 10 par 12 pouces. Les soliveaux sont des pièces de bois de 4 par 10 pouces, et le pavé est fait de madriers de 3 pouces. Un hangar à marchandises de 16 par 26 pieds a été construit sur une fondation en pilotis, sur un angle du quai.

UNION-BAY

Comme la palée de pilotis non créosotés qui tient le débarcadère flottant en place avait été endommagée par les tarets, on a enfoncé douze nouveaux pilotis d'ancrage. La tête du quai a été réduite en dimension par l'enlèvement d'une section, à l'arrière, de 18 pieds 6 pouces de largeur. La superstructure de l'abord du quai, mesurant 14 pieds de largeur, a été complètement renouvelée sur une longueur de 405 pieds, et des nouvelles pièces de renfort créosotées ont été attachées à dix chevalets de pilotis. Le hangar à marchandises a été transporté à un nouvel endroit, et on a enfoncé vingt-neuf pilotis de support et un pilotis-défense. Un vieux faisceau de pilotis, qui nuisait au quai flottant, a été enlevé.

VANCOUVER

Mur de soutènement du parc Stanley.—Au cours de l'année, l'ouvrage qui a été fait consistait à construire 500 pieds du mur qui reliera les deux sections principales construites antérieurement. Le mur a 2 pieds de largeur au sommet, avec une largeur moyenne de 4 pieds à la base et 7 pieds de hauteur. Il est fait de gros cailloux bruts jointoyés avec du mortier de ciment, et il aura, au parachèvement, un couronnement en granit de 8 par 15 pouces, le long du rebord extérieur. On a placé environ 50 pieds de tuyau de drainage vitrifié dans le mur.

WESTVIEW

Un contrat a été adjugé pour la construction d'un quai en pilotis avec pavé en bois. L'abord a 16 pieds par 315 pieds; la pile a 50 par 70 pieds; la cale a 9 par 26 pieds, et le hangar a 16 par 22 pieds. Les pilotis de la pile et des neuf premiers chevalets de l'abord, en partant de la pile, sont en sapin créosoté. Les autres pilotis et les poteaux de l'abord sont en sapin ordinaire. Dans la pile, les pilotis de support sont espacés de 10 pieds d'axe en axe; ils sont munis de pièces de couronnement de 10 par 12 pouces posés parallèlement à la face, de

solives de 8 par 11 pouces sur chaque rang de pilotis et de trois rangs de soliveaux de 4 par 10 pouces entre chaque paire de solives. Le pavé est fait de madriers de 3 par 12 pouces et le garde-roues est fait de pièces de bois de 8 par 10 pouces, posées à plat. Dans l'abord, les chevalets sont espacés des 15 pieds d'axe en axe, et chaque chevalet a trois pilotis de support et des pièces de couronnement. Trois rangs de solives s'étendent sur toute la longueur de l'abord, et on a posé deux rangs de soliveaux entre chaque paire de solives. Sur l'abord, des pièces de garde de 6 par 8 pouces ont été posées à plat. Toute la superstructure est faite de sapin de la Colombie-Britannique.

GÉNÉRALITÉS

Des réparations ont été faites aux ouvrages suivants: Alert-Bay, quai flottant; Arrowhead, mur de déviation en clôture de pieux; Balfour, quai; Bamfield (est), quai; Bamfield (ouest), quai flottant; Bishop's Landing, quai flottant; Blubber-Bay, quai flottant; Bold-Point, quai flottant; Brighton-Beach, quai flottant; Burgoyne-Bay, quai; Cadboro-Bay, faisceau de pilotis; Canoe, quai; Carcroft, quai flottant; Ford's Cove, quai et quai flottant; Fulford-Harbour, quai; Gibson's Landing, quai; Gillies-Bay, quai flottant; Gower-Point, quai flottant; Gowland-Harbour, quai; Haysport, quai flottant; Holberg, quai flottant; Hope-Bay, quai; lacs Kalamalka et Woods, améliorations au canal; Kincolith, quai; Kuskanook, quai; Long-Bay, quai flottant; Manson's Landing, quai flottant; Maples, quai; Mayne, île, quai; Mirror-Lake, quai; Mitchell's Bay, quai flottant; New-Massett, quai flottant; Port-Renfrew, quai; Procter, quai; Quatsino, quai; Roberts-Bay, quai flottant; Sayward, quai; Seaside-Park, quai flottant; Shaw's Landing, quai; Sorrento, quai, South-Pender Island, quai; Squirrel-Cove, quai flottant; Stapleby, quai; Surge-Narrows, quai flottant; Tucker-Bay, quai et quai flottant; Ucluelet (ouest), quai flottant; West-Point, quai flottant; White-Rock, quai; Willow-Point, quai; Wyatt-Bay, quai flottant.

L'ouvrage suivant a aussi été commencé, mais n'était pas terminé à la fin de l'exercice financier:

Gray-Creek, reconstruction du quai.

TRAVAUX DE DRAGAGE

DRAGAGE À L'ENTREPRISE ET À LA JOURNÉE, 1928-29

Amherst (I.-M.), P.Q. — Contrat nº 15544 avec la *Halifax Dredging Co.* Quantité de déblais enlevés: 261 verges cubes, mesure prise sur place, à $15.00 par verge cube, classe "A", 882 verges cubes, mesure prise sur place, à $13.00 la verge cube, classe "A", roc sous-marin; 18 jours de service d'un chaland avec son équipage, à $35.00 par jour, et les services d'un scaphandrier pour 75 jours à $24.00 par jour. Paiement autorisé: $17,811.00. L'ouvrage a été fait en 1927-28 et complété en 1928-29 par la drague du ministère *Nº 4*. But des travaux: creuser le chenal d'entrée.

Anse-à-Dufour, P.Q. — Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $300.00. But des travaux: enlever les cailloux et élargir le chenal afin d'améliorer la navigation pour les bateaux de pêche.

Anse-à-Fougère, P.Q. — Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale, $250.00. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Anse-à-la-Croix, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $300.00. But des travaux: enlèvement des cailloux à partir du passage au terrain de la baie.

Anse-à-la-Richardière, P.Q. — Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Paiement autorisé: $349.05. L'ouvrage a été commencé le 17 juillet et terminé le 6 août. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Anse-à-Mercier, P.Q. — Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district Dépense totale: $149.85. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Anse-au-Griffon, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $175.05. But des travaux: enlever des cailloux afin d'améliorer l'anse.

Baie-de-la-Vallière, P.Q. — Contrat nº 15808 avec A. Laperrière. Drague *W. Robidoux*. Quantité de déblais enlevés: 42,795 verges cubes, mesure prise sur place, à 30 cents la verge cube, classe "B", argile, sable. Paiement autorisé, $12,838.50. L'ouvrage a été commencé le 9 juin et terminé le 10 novembre. But des travaux: pratiquer un chenal à travers un marais, près de l'embouchure de la rivière Yamaska.

Ballantyne's Cove, N.-E. — Marché avec la *Beacon Dredging Company, Limited.* Drague *New Brunswick No. 1.* Quantité de déblais enlevés: 4,358.8 verges cubes, mesure prise sur place, sable, gravier. Paiement autorisé: $4,550.00. Inspection et annonces: $76.52. Dépense totale: $4,626.52. L'ouvrage a été commencé le 30 juillet et terminé le 4 août. But des travaux: augmenter la profondeur d'eau aux bassins de chargement et améliorer le mouillage des bateaux.

Bayport (Middle-South), N.-E. — Marché avec la *Beacon Dredging Company, Limited.* Drague *Beacon Bar.* Quantité de déblais enlevés: 485.9 verges cubes, mesure prise dans les chalands, à 80 cents la verge cube, et 1,652.63 verges cubes, mesure prise sur place, de déblais jetés par-dessus bord, à 53½ cents la verge cube, classe "B". Paiement autorisé: $1,270.12. Inspection: $12.00. Dépense totale: $1,282.12. L'ouvrage a été commencé le 15 octobre et terminé le 17 octobre. But des travaux: creuser des bassins aux deux côtés du quai du Gouvernement.

Bear-River, N.-E. — Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 760 verges cubes, cailloux, gravier, débris. Dépense totale: $524.61. But des travaux: enlèvement de cailloux, de gravier et de débris, du côté ouest du chenal, afin d'empêcher l'affouillement du quai et la destruction du mouillage des vaisseaux.

Beaupré, P.Q. — Contrat nº 15522 avec la *Canadian Dredging Company.* Drague *Sydenham.* Quantité de déblais enlevés: 256,943 verges cubes, mesure-chaland, à 31½ cents la verge cube, classe "B", et 26 verges cubes, mesure-place, classe "A", à $4.00 la verge cube, sable, gravier, argile et cailloux. Paiement autorisé: $81,041.04. L'ouvrage a été commencé le 11 mai et interrompu le 10 septembre pour la saison; le contrat a été clos par un arrêté en Conseil du 28 septembre 1928. But des travaux; creuser un bassin de virage au quai de la *St. Anne Paper Company,* ainsi qu'un chenal à partir de ce même quai jusqu'à l'eau profonde du fleuve Saint-Laurent, pour permettre aux vaisseaux d'aborder au quai.

Belliveau's Cove, N.-E. — Ouvrage à la journée, sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 1,500 verges cubes, mesure-place, sable, gravier. Dépense totale: $749.92. But des travaux: permettre aux vaisseaux de laisser le brise-lames à marée basse.

Berthierville, P.Q. — Contrat nº 15880 avec la *National Dock and Dredging Corporation.* Drague *New Welland.* Quantité de déblais enlevés: 94,502 verges cubes, mesure-chaland, à 36 cents la verge cube, classe "B", sable, argile. Dépense totale: $34,020.72. L'ouvrage a été commencé en octobre et terminé en novembre. But des travaux: faciliter la navigation en creusant le chenal de nouveau entre Berthierville et Sorel, sur une longueur de 4,430 pieds et une largeur de 150 pieds, à une profondeur de 12 pieds.

Bic, P.Q. — Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 1,400 verges cubes, argile, vase et cailloux. Dépense totale: $2,426.73. But des travaux: draguer le chenal de nouveau et l'élargir.

Big-Stone-Rapids, Sask. — Ouvrage à la journée sous la direction de M. Goodspeed, ingénieur de district. Dépense totale: $1,184.72. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Bird, rivière, et Bee, ruisseau, Man. — Ouvrage à la journée sous la direction de M. Goodspeed, ingénieur de district. Dépense totale: $100.00. But des travaux: enlever les souches et les saules suspendus.

Blind-River, Ont. — Contrat nº 15791 avec *A. B. McLean and Sons.* Drague *McLean No. 3.* Quantité de déblais enlevés: 15,538 verges cubes, mesure-place, à 68 cents la verge cube, classe "B", sable, vase, billes. Paiement autorisé: $10,565.84. Inspection: $233.50. Arpentage: $160.13. Matériaux: $456.50. Dépense totale: $11,415.97. L'ouvrage a été commencé le 15 juin et terminé le 19 juillet. But des travaux: élargir et creuser le bassin de virage en face du quai du Gouvernement.

Blooming-Point-Pond, I.-P.-E. — Ouvrage à la journée sous la direction de M. Hyndman, ingénieur de district. Dépense totale: $501.50. L'ouvrage a été commencé le 4 septembre et terminé le 30 septembre. But des travaux: maintenir le courant par l'enlèvement de l'alluvion des 600 pieds supérieurs du chenal, voisins de l'étang.

Bonaventure, île, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $158.00. But des travaux: enlever les cailloux le long du rivage, au côté intérieur de l'île, afin de permettre l'atterrissage des bateaux de pêche.

Bruce-Mines, Ont.—Contrat n° 15854 avec la *Soo Dredging and Construction Company.* Quantité de déblais enlevés: 1,172 verges cubes, mesure-place, classe "A", à $12.40 la verge cube; 2,654 verges cubes, mesure-place, classe "B", à $2.30 la verge cube; creusage d'un chenal de 1,127 pieds 8 pouces, à $5.60 le pied linéaire; enlèvement de débris d'un naufrage, 2 heures à $49.27 l'heure, roc, argile, gravier, cailloux. Paiement autorisé: $27,050.47. Inspection: $425.30. Arpentage: $1,204.11. Matériaux achetés: $554.07. Dépense totale: $29,233.95. L'ouvrage a été commencé le 30 juillet et terminé le 8 octobre. But des travaux: creuser un bassin de 75 par 600 pieds, à une profondeur de 18½ pieds, en face des usines de la *Dominion Trap Rock Company,* afin de permettre aux vaisseaux du lac de mouiller le long des usines et de charger à pleine capacité.

Burlington, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dépense totale: $100.00. But des travaux: creuser un bassin au quai public.

Burlington (en bas), N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dépense totale: $100.00. But des travaux: creuser un bassin au quai public.

Burnaby, batture (Vancouver), C.-B.—Contrat n° 16051 avec la *North Western Dredging Company.* Drague *Burrard N° 2.* Quantité de déblais enlevés: 22,785 verges cubes, mesure-place, à 26.8 cents la verge cube, classe "B", sable, coquilles, gravier. Paiement autorisé: $6,106.38. L'ouvrage a été commencé le 12 décembre et interrompu le 25 janvier pour la saison. But des travaux: draguer une batture pour améliorer la navigation.

Byng-Inlet, Ont.—Contrat n° 15881 avec R. G. Weddell. Drague *P. J. Carey* et bateau de forage. Quantité de déblais enlevés: 1,200 verges cubes, mesure-place, à $5.67 la verge cube, classe "A", et 13,163 verges cubes, mesure-place, à 75 cents la verge cube et 2 cents la verge cube pour le remorquage additionnel, classe "B". Paiement autorisé: superficie du quai à charbon, $10,135.50; chenal de la rivière Magnetawan, $6,804.01; inspection, $947.38. Dépense totale: $17,886.89. L'ouvrage a été commencé le 1er octobre et terminé le 17 octobre. But des travaux: enlever une batture à l'ouest du quai à charbon du C.-P., et améliorer le chenal des bateaux à vapeur de la rivière Magnetawan.

Remarque: Des travaux de forage et de mine ont été faits jusqu'au 17 novembre dans le chenal de la rivière Magnetawan, et le prix de $5.67 la verge cube a été payé pour les déblais classe "A" extraits à la mine, mais ces déblais n'ont pas encore été enlevés.

Campbellton, N.-B.—Contrat n° 15901 avec F. Michaud. Drague *Excavator.* Quantité de déblais enlevés: 27,452.6 verges cubes, mesure-chaland, à 57½ cents la verge cube, classe "B", vase, gravier. Paiement autorisé: $15,785.24. Inspection: $629.57. Dépense totale: $16,414.81. L'ouvrage a été commencé le 7 août et terminé le 10 novembre. But des travaux: améliorer les bassins au quai en eau profonde.

Canning, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dépense totale: $297.98. But des travaux: dragage en face du quai.

Cap-à-la-Baleine, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $499.00. But des travaux: enlever des cailloux et élargir le passage principal dans le port.

Cap-aux-Os, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $200.00. But des travaux: enlever des cailloux du port.

Cap-des-Rosiers, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $501.27. But des travaux: améliorer les havres de pêche, afin d'aider et promouvoir l'industrie du poisson.

Champlain, rivière, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Grandmont, ingénieur de district. Dépense totale: $480.66. L'ouvrage a été commencé en décembre 1928 et terminé en février 1929. But des travaux: enlèvement d'obstructions.

Charlemagne, P.Q.—Contrat n° 15882 avec la *Russell Construction Company.* Drague *Jack Canuck.* Quantité de déblais enlevés: 32,180 verges cubes, mesure-chaland, à 42½ cents la verge cube, classe "B", argile, sable. Paiement autorisé: $13,676.50. L'ouvrage a été commencé le 22 août et terminé le 2 novembre. But des travaux: creuser le chenal dans la rivière des Prairies, afin de permettre aux chalands d'être pleinement chargés.

Chatham (Mill-Bank, quai Fraser), N.-B.—Marché avec la *Miramichi Dredging Company.* Drague *Peter England.* Quantité de déblais enlevés: 6,009.9 verges cubes, mesure-chaland, à 50 cents la verge cube, classe "B", déchets de moulin, vase. Paiement autorisé: $3,004.95. Inspection: $72.00. Dépense totale: $3,076.95. L'ouvrage a été commencé le 7 mai et terminé le 31 mai. But des travaux: creuser une étendue de 300 par 80 pieds, à l'extrémité supérieure du quai Fraser.

Chatham (quai Fraser), N.-B.—Contrat n° 15924 avec la *Miramichi Dredging Company.* Drague *Peter England.* Quantité de déblais enlevés: 6,020.6 verges cubes, mesure-chaland, à 50 cents la verge cube, classe "B". Paiement autorisé: $3,010.80. Inspection: $78.50. Dépense totale: $3,099.30. L'ouvrage a été commencé le 7 septembre et terminé le 27 septembre. But des travaux: creuser une étendue de 300 par 80 pieds, à l'extrémité supérieure du quai Fraser.

Chatham (quai Canada), N.-B.—Marché avec la *Miramichi Dredging Company.* Drague *Peter England.* Quantité de déblais enlevés: 2,503.6 verges cubes, mesure-chaland, à 58 cents la verge cube, classe "B", vase. Paiement autorisé: $1,452.09. Inspection: $32.00. Dépense totale: $1,484.09. L'ouvrage a été commencé le 28 septembre et terminé le 8 octobre. But des travaux: creuser une étendue à la moitié inférieure du quai, afin d'améliorer les facilités de chargement.

Chegoggin, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dépense totale: $101.01. But des travaux: enlever des amas de varech et de sable de l'entrée du bassin entre les brise-lames.

Chlorydormes, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $200.00. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Cobourg, Ont.—Contrat n° 15824 avec la *National Sand and Material Company.* Drague *Baxter Dick.* Quantité de déblais enlevés: 24,562.11 verges cubes, mesure-chaland, à 55 cents la verge cube, classe "B", sable, pierres, argile, vase. Paiement autorisé: $13,509.16. Inspection: $322.57. Dépense totale: $13,831.73. L'ouvrage a été commencé le 25 juillet et terminé le 31 août. But des travaux: enlever des battures de sable à l'entrée du port.

Collingwood, Ont.—Contrat n° 15932 avec R. G. Weddell. Drague *P. J. Carey.* Quantité de déblais enlevés: 13,975 verges cubes, mesure-place, à 82 cents la verge cube, classe "B", argile dure, argile, pierre. Paiement autorisé: $11,459.50. L'ouvrage a été commencé le 27 octobre et terminé le 5 janvier 1929. But des travaux: draguer le chenal principal à une profondeur de 21 pieds sur une longueur de 4,300 pieds, ainsi qu'une partie du chenal allant au quai de l'*Imperial Oil Company,* à une profondeur de 15 pieds.

Collingwood, Ont.—Contrat nº 15490 avec la *C. S. Boone Company.* Quantité de déblais enlevés: 2,502.04 verges cubes, mesure-chaland, à $1.85 la verge cube, classe "B", argile dure, cailloux, argile, pierre broyée. Paiement autorisé: $4,628.77, soit la balance du montant payé sur le contrat, au 5 décembre 1927.

Comeau's Hill, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dépense totale: $359.56. But des travaux: enlèvement de cailloux au côté intérieur du brise-lames.

Comeauville, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dragage à la main. Quantité de déblais enlevés: 1,100 verges cubes, mesure-place, sable et gravier. Dépense totale: $600.15. But des travaux: enlever du côté du port du brise-lames, des débris qui avaient été amenés par une tempête d'hiver, pour faciliter l'approche des bateaux de pêche.

Contrecœur, P.Q.—Contrat nº 15811 avec *Les Chantiers Manseau.* Drague *Clam No. 1* et *Clam No. 2.* Quantité de déblais enlevés: 24,300.9 verges cubes, mesure-place, jetées par-dessus bord, à 40 cents la verge cube; 2,473 verges cubes jetées par-dessus bord, mesure-place, à 50 cents la verge cube; et 21,350 verges cubes, mesure-chaland, à 40 cents la verge cube, classe "B", argile, sable; aussi 13,608 verges cubes, mesure-chaland, à 40 cents la verge cube, classe "B", argile, sable, enlevés du chenal du nord. Paiement autorisé: $24,940.06. L'ouvrage a été commencé le 6 juin et terminé le 31 août. But des travaux: compléter le chenal de drainage entre le rivage principal et les îles, déblayer le chenal d'entrée supérieur allant au quai de Contrecœur, ainsi que le chenal de 3 pieds pour le bateau-passeur entre Contrecœur et Lavaltrie.

Courtenay, rivière, C.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Forde, ingénieur de district. Dépense totale: $42.50. But des travaux: enlèvement de souches.

Cowan (Crooked), rivière, Sask.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Goodspeed, ingénieur de district. Dépense totale: $1,616.81. But des travaux: enlever des cailloux pour améliorer le chenal navigable.

Dundee, P.Q.—Contrat n° 15845 avec *Cummins & Robinson.* Drague *Derrick No. 1.* Quantité de déblais enlevés: 23,683 verges cubes, mesure-place, à 32 cents la verge cube, classe "B", sable, argile et matière vaseuse. Dépense totale: $7,879.46. L'ouvrage a été commencé en septembre et terminé en octobre. But des travaux: améliorer le cours de la rivière Salmon et le drainage des terrains élevés.

Eastern-Harbour (Chéticamp), N.-E.—Contrat nº 14324 avec la *Glasgow Dredging Company.* Paiement autorisé: $1,407.42, soit le paiement de 2,234 verges cubes, mesure de chaland, à 63 cents la verge cube, déduit du décompte définitif du 2 septembre 1924, mais qui n'avait pas été admis.

East-River, N.-E. — Contrat nº 15089 avec la *Halifax Dredging Company.* Paiement autorisé: $6,033.50, étant le règlement final d'une réclamation pour du dragage fait en 1925.

Ellis, baie (Anticosti) Port-Menier, P.Q. — Contrat nº 15523 avec la *Canadian Dredging Company.* Drague *Fundy.* Quantité de déblais enlevés: 117,795 verges cubes, mesure-chaland, à 50 cents la verge cube, classe "B", et 16,483.3 verges cubes, mesure-place, à $5.50 la verge cube, classe "A", sable, argile, gravier, cailloux, roc. Paiement autorisé: $149,-555.65. L'ouvrage a été commencé le 19 mai et terminé le 20 août. But des travaux: draguer un chenal et un bassin pour améliorer les facilités du port.

False-Creek, C.-B. — Contrat nº 15936 avec la *Pacific Construction Company.* Quantité de déblais enlevés: 29,571 verges cubes, mesure-place, à 33 cents la verge cube, et 44¼ heures à $34.91 l'heure, paiement accordé pour le temps perdu. Paiement autorisé: $11,303.20. Inspection: $300.00. Annonces: $11.60. Dépense totale: $11,614.80. L'ouvrage a été commencé le 6 septembre et terminé le 29 octobre. But des travaux: dragage pour permettre au bateau d'incendie de se rendre à la propriété de la *Rat Portage Lumber Company.*

Fame-Point (Ruisseau-à-l'Ail), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $248.50. But des travaux: enlever des roches de la baie.

First-Narrows (Vancouver), C.-B. — Contrat nº 16050 avec la *North Western Dredging Company.* Quantité de déblais enlevés: 114,467 verges cubes, mesure-place, à 18.7 cents la verge cube, classe "B", sable, gravier. Dépense totale: $21,021.05. L'ouvrage a été fait du 26 janvier au 22 mars 1929. But des travaux: dragage au côté nord du détroit pour élargir et redresser l'entrée du port de Vancouver.

Fort-McMurray (rivière Athabaska), Alta.—Contrat n° 15986 avec *William Brown and Company.* Quantité de déblais enlevés: 1,920 verges cubes, mesure-place, classe "B", à $2.00 la verge cube, et 10 verges cubes, mesure-place, classe "A", à $3.15 la verge cube. Paiement autorisé: $3,871.50. Inspection et arpentage: $1,273.35. Dépense totale: $5,144.85. Entreprise terminée. But des travaux: creuser un chenal à travers des battures de la rivière Athabaska, à certains endroits, à 2 et 3 milles en aval de Fort-McMurray.

Fort-William, Ont. — Marché avec la *Canadian Dredging Company.* Drague *Leland.* Quantité de déblais enlevés: 2,430 verges cubes, mesure-place; payé pour louage d'outillage: 11 heures à $55.00 l'heure. Paiement autorisé: $605.00. Inspection: $6.00. Dépense totale: $611.00. L'ouvrage a été commencé le 25 novembre et terminé le 26 novembre. But des travaux: enlever des bancs de sable au bassin du *Searles Terminal Elevator.*

Fort-William, Ont.—Contrat n° 15959 avec la *Canadian Dredging Company.* Drague *Leland.* Quantité de déblais enlevés: 32,000 verges cubes, mesure-place, à 24 cents la verge cube, classe "B", sable, argile. Paiement autorisé: $7,680.00. Inspection: $102.00. Dépense totale: $7,782.00. L'ouvrage a été commencé le 12 novembre et interrompu le 1er décembre pour la saison. But des travaux: recreuser jusqu'à 25 pieds au-dessous du niveau zéro une étendue à l'embouchure de la rivière Mission, de 1,900 pieds de longueur par 225 pieds de largeur.

Franklin, P.Q. — Marché avec la *National Dock and Dredging Corporation.* Drague *New Welland.* Quantité de déblais enlevés: 4,452 verges cubes, mesure-chaland, à $1.00 la verge cube, classe "A", sable, gravier, cailloux. Dépense totale: $4.452.00. L'ouvrage a été commencé le 28 septembre et terminé le 29 septembre. But des travaux: dragage pour améliorer les facilités d'accostage au quai, pour les allèges à vapeur d'un tirant d'eau de 14 pieds.

Fraser, rivière (embouchure), C.-B. — Ouvrage à la journée sous la direction de M. Worsfold, ingénieur de district. Dépense totale: $4,438.82. But des travaux: arpentage de la rivière près de son embouchure.

Fraser, rivière (Rosedale-Chilliwack), C.-B. — Ouvrage à la journée sous la direction de M. Worsfold, ingénieur de district. Dépense totale: $2,521.15. L'ouvrage a été commencé le 30 mai et terminé le 16 août. But des travaux: enlèvement de souches dans la rivière Fraser, entre Rosedale et Chilliwack.

Goderich, Ont.—Contrat n° 15511 avec *Kilmer & Barber.* Drague *Dragon Rouge.* Quantité de déblais enlevés: 5½ verges cubes, mesure-place, à $3.00 la verge cube, classe "A"; et 52,027 verges cubes, mesure-chaland, à 39 cents la verge cube, classe "B", alluvion, sable, argile, argile dure, cailloux. Paiement autorisé: $20,307.03, moins $304.50 pour dragage non requis. Inspection: $817.50. Dépense totale: $20,820.03 L'ouvrage a été commencé le 2 mai et interrompu le 3 novembre pour la saison. But des travaux: creuser et élargir le chenal d'entrée et agrandir le bassin de virage.

Goderich, Ont.—Contrat n° 15872 avec *W. L. Forrest.* Drague *Dragon Rouge.* Quantité de déblais enlevés: 9,218 verges cubes, mesure-place, classe "A", à $3.17 la verge cube; 5,030 verges cubes, mesure-place, classe "B", à 55 cents la verge cube; aussi l'enlèvement du naufragé *Scotia* pour la somme globale de $2,500.00. Paiement autorisé: $24,716.48. Inspection: $403.00. Dépense totale: $25,119.48. L'ouvrage a été commencé le 28 août et interrompu le 9 octobre pour la saison. But des travaux: améliorer les facilités de navigation.

Remarque: Le montant de $2.11 payé pour déblais classe "A", se rapporte à des déblais forés et broyés à la mine seulement, mais non enlevés par le chaland.

Gordon, rivière, C.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Forde, ingénieur de district. Dépense totale: $1,095.00. But des travaux: déblayer l'entrée de la rivière.

Grande-Grève, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $274.95. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Grande-Rivière-Ouest, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $199.30. But des travaux: déblayer les havres.

Grande-Vallée, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $89.40. But des travaux: déblayer le petit havre dans l'intérieur du port de Grande-Vallée, pour les besoins des pêcheurs.

Great-Village, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dépense totale: $75.00. But des travaux: améliorer le mouillage des vaisseaux au quai public.

Grosses-Roches ou Ruisseau-à-la-Loutre, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $885.20. But des travaux: enlever des gros cailloux de la face de l'est du quai pour améliorer le mouillage des bateaux, et placer des cailloux dans le quai pour servir de lest.

Guysborough, N.-E.—Contrat n° 15788 avec la *Beacon Dredging Company.* Drague *New Brunswick N° 1.* Quantité de déblais enlevés: 26,321.54 verges cubes, mesure-chaland, classe "B", à 92½ cents la verge cube; 7.14 verges cubes, mesure-place, à $7.00 la verge cube, classe "A". Paiement autorisé: $24,397.41. Inspection: $349.00. Dépense totale: $24,746.41. L'ouvrage a été commencé le 16 juin et interrompu le 26 octobre pour la saison. But des travaux: améliorer l'entrée du port pour la navigation.

Hamilton, Ont.—Contrat n° 15917 avec la *National Dock and Dredging Corporation* transféré à la *Hamilton By-Products Coke Ovens, Limited.* Drague *Shuniah.* Quantité de déblais enlevés: 337,850 verges cubes, mesure-place, à 21 cents la verge cube, classe "B", sable, argile, gravier. Paiement autorisé: $70,948.50. Inspection: $1,532.45. Dépense totale: $72,480.95. L'ouvrage a été commencé le 20 octobre et terminé le 31 janvier 1929. But des travaux: draguer le chenal jusqu'à la *Hamilton By-Products Coke Ovens Company,* une section de 3,860 pieds de longueur par une largeur moyenne de 205 pieds.

Hamilton, Ont.—Contrat n° 15879 avec la *Randolph Macdonald Company.* Drague *R.M.C. N° 7.* Quantité de déblais enlevés: 15,002 verges cubes, mesure-place, à 46 cents la verge cube, classe "B", sable, alluvion, scories. Paiement autorisé: $6,900.92. Inspection: $192.44. Dépense totale: $7,093.36. L'ouvrage a été commencé le 20 août et terminé le 15 septembre. But des travaux: draguer deux étendues à 16 pieds au-dessous du niveau de zéro, une de chaque côté du quai de la *Steel Company of Canada.*

Hay's River, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dépense totale: $248.50. But des travaux: faire un passage libre pour l'eau à partir d'un cours d'eau jusqu'au lac, en enlevant les débris du chenal.

Hébert's Point (Hardwicke), N.-B.—Contrat n° 15785 avec la *Miramichi Dredging Company.* Drague *Peter England.* Quantité de déblais enlevés: 13,603.8 verges cubes, mesure-chaland, à 79½ cents la verge cube, classe "B", sable, vase, argile. Paiement autorisé: $10,815.02. Inspection: $358.50. Dépense totale: $11,173.52. L'ouvrage a été commencé le 13 juin et terminé le 5 septembre. But des travaux: creuser un passage à travers une batture.

Hull, P.Q.—Marché avec la *Randolph Macdonald Company.* Quantité de déblais enlevés: 4,000 verges cubes, mesure-place, au quai de Hull, à 48 cents la verge cube, et 1,131 verges cubes, mesure-place, au quai des Gilmour, à 48 cents la verge cube, classe "B", argile, gravier, bran de scie. Paiement autorisé: $2,462.88. Inspection: $45.00. Dépense totale: $2,507.88. L'ouvrage a été commencé le 16 août et terminé le 31 août. But des travaux: creuser certaines étendues en face du quai des Gilmour et du quai public de Hull.

Jersey-Cove, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $200.08. But des travaux: enlèvement de sable à l'embouchure de la rivière, près de la plate-forme-débarcadère.

Joggin's N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dépense totale: $399.30. But des travaux: draguer le bassin des bateaux à vapeur.

Kincardine, Ont.—Contrat n° 15816 avec W. L. Forrest. Dragues *Menesetung* et *Carey*. Quantité de déblais enlevés: 24,703 verges cubes, mesure-chaland, à 50 cents la verge cube, classe "B", sable, gravier, argile, et enlèvement d'une vieille jetée, comportant 1,728 verges cubes, mesure-chaland, à $2.50 la verge cube, classe "B". Paiement autorisé: $16,671.50. Inspection et arpentage: $333.25. Dépense totale: $17,004.75. L'ouvrage a été commencé le 21 juin et terminé le 6 septembre. But des travaux: entretenir le chenal d'entrée et le bassin de virage.

Kingston, Ont.—Contrat n° 15896 avec R. G. Weddell. Drague *Menesetung* et *Drill Boat N° 1*. Quantité de déblais enlevés: 930 verges cubes, mesure-place, à $5.85 la verge cube, classe "A", pierre à chaux. Paiement autorisé: $5,440.50. Inspection: $225.00. Dépense totale: $5,665.50. L'ouvrage a été commencé le 6 octobre et interrompu le 26 novembre pour la saison. But des travaux: creuser une étendue de 250 pieds de longueur à une profondeur égale de 16 pieds, en face du quai de l'Université et de l'hôpital.

Kingsville, Ont.—Marché avec la *Chatham Dredging and General Contracting Company*. Drague *St. Clair*. Quantité de déblais enlevés: 6,115 verges cubes, mesure-chaland, à 80 cents la verge cube, classe "B", sable. Paiement autorisé: $4,892.00. Inspection: $10.00. Dépense totale: $4,902.00 L'ouvrage a été commencé le 16 mai et terminé le 7 juin. But des travaux: avoir une profondeur d'eau suffisante pour la navigation dans le chenal d'entrée extérieur.

La Have, rivière, N.-E.—Contrat n° 15492 avec la *Beacon Dredging Company*. Paiement autorisé: $6,500.00, étant le paiement final pour du dragage fait en 1927.

Lac Nipissing (Monetville), Ont.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Saint-Laurent, ingénieur de district. Dépense totale: $299.50. L'ouvrage a été commencé le 8 octobre et terminé le 6 mars. But des travaux: enlever des déblais mobiles des tranchées dans le roc, et réparer les estacades de déviation.

Lac Saint-Louis, P.Q.—Contrat n° 15506 avec *Les Chantiers Manseau*. Drague *Bruxelles* et derrick pour lever les pierres. Quantité de déblais enlevés: 44,450 verges cubes, mesure-chaland, à 63 cents la verge cube, classe "B", et 771.7 verges cubes, mesure-place, à $7.00 la verge cube, classe "A", argile dure, cailloux. Paiement autorisé: $33,405.40. L'ouvrage a été commencé le 12 juin et terminé le 20 juillet. But des travaux: creuser et élargir le chenal pour faciliter la navigation.

La Petite-Rivière-Saint-François, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Paiement autorisé: $451.50. L'ouvrage a été commencé le 15 août et terminé le 20 août. But des travaux: enlèvement de cailloux le long du nouveau quai.

Lion's Head, Ont.—Contrat n° 15810 avec W. L. Forrest. Drague *P. J. Carey*. Quantité de déblais enlevés: 31,750 verges cubes, mesure-chaland, à 63 cents la verge cube, classe "B", sable, gravier. Paiement autorisé: $20,002.50. L'ouvrage a été commencé le 15 juin et terminé le 27 juillet. But des travaux: creuser le chenal et les bassins au sud de la jetée.

L'Islet, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 110 verges cubes, mesure-place. Paiement autorisé: $490.00. L'ouvrage a été commencé le 9 novembre et terminé le 24 novembre. But des travaux: enlever, à la mine, un récif et des cailloux qui nuisaient à la navigation, au quai intérieur.

Little-Current, Ont.—Contrat n° 15888 avec la *Randolph Macdonald Company*. Drague *R.M.C. No. 10* et bateau foreur. Quantité de déblais enlevés: 1,865 verges cubes, mesure-place, à $3.45 la verge cube, classe "A", roc, et 5,505 verges cubes, mesure-place, à $2.30 la verge cube, classe "A", roc, le tout foré, brisé à la mine, mais non enlevé par le chaland. Paiement autorisé: $19,095.75. Inspection: $693.71. Arpentage: $1,549.46. Dépense totale: $21,338.87. L'ouvrage a été commencé le 6 août et interrompu le 17 décembre pour la saison. But des travaux: élargir le chenal Little-Current pour faciliter le passage, à l'ouest, des vaisseaux de fret du lac.

Livingstone-Cove, N.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dépense totale: $239.31. But des travaux: détourner le cours d'eau.

Longue-Pointe (Sainte-Félicité), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $499.85. But des travaux: enlever des cailloux à la mine pour agrandir le port.

Lorneville, N.-B.—Contrat n° 15863 avec J. S. Gregory. Drague *Keta*. Quantité de déblais enlevés: 11,134.9 verges cubes, mesure-chaland, à 65 cents la verge cube, classe "B", vase. Paiement autorisé: $7,237.69. Inspection: $68.75. Dépense totale: $7,306.44. L'ouvrage a été commencé le 3 août et terminé le 22 août. But des travaux: draguer un bassin au côté ouest du brise-lames.

Lunenburg, N.-E.—Contrat n° 15797 avec la *Beacon Dredging Company*. Drague *Beacon Bar*. Quantité de déblais enlevés: 11,278.33 verges cubes, mesure-place, jetées par-dessus bord, à 33⅓ cents la verge cube; 70,232.8 verges cubes, mesure-chaland, à 50 cents la verge cube, classe "B"; 99.6 verges cubes, mesure-place, à $6.00 la verge cube, classe "A", sable, argile, gravier, cailloux, vase, bran de scie. Paiement autorisé: $39,473.43. L'ouvrage

a été commencé le 24 mai et terminé le 13 octobre. But des travaux: draguer un chenal, un bassin, des lits de mouillage, jusqu'au quai de la *Lunenburg Foundry Company*, et aussi près de ce même quai; et enlever 5,356.1 verges cubes, mesure-chaland, afin d'améliorer les abords du chantier naval de *Smith & Rhuland*.

Lunenburg, N.-E.—Marché avec la *Beacon Dredging Company*. Drague *Beacon Bar*. Quantité de déblais enlevés: 1,045.3 verges cubes, mesure-chaland, à 50 cents la verge cube, vase, argile. Paiement autorisé: $522.65. L'ouvrage a été commencé le 20 novembre et terminé le 30 novembre. But des travaux: dragage à l'extrémité intérieure du quai de l'*Acadia Supplies, Limited*.

Méchins, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $149.07. But des travaux: enlever des cailloux qui empêchaient les bateaux de pêche d'avoir accès au rivage.

Midland, Ont.—Contrat nº 15503 avec la *Randolph Macdonald Company*. Drague *R.M.C. No. 10*. Quantité de déblais enlevés: 47,265 verges cubes, mesure-chaland, à 58 cents la verge cube, classe "B". Paiement autorisé: $26,818.50. Inspection: $452.60. Dépense totale: $27,271.10. L'ouvrage a été commencé le 4 mai et terminé le 27 juin. But des travaux: creuser certaines étendues près des magasins à grains jusqu'à 22½ pieds au-dessous du niveau de zéro.

Remarque.—Une déduction de $595.20 a été faite, certain dragage n'étant pas requis.

Miramichi, rivière, N.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Stead, ingénieur de district. Dépense totale: $294.59. But des travaux: enlever des souches et des billes submergées du chenal, pour améliorar la navigation.

Montmagny, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 600 verges cubes, mesure-place, sable, argile, cailloux. Paiement autorisé: $1,165.73. L'ouvrage a été commencé le 29 août et terminé le 8 octobre. But des travaux: enlever des cailloux à la mine, déblayer et réparer les bassins de mouillage.

Montréal, petite rivière, P.Q.—Marché avec Gustave Laurin. Quantité de déblais enlevés: 2,200 verges cubes, mesure-place, à 30 cents la verge cube, classe "B". Paiement autorisé: $330.00, ou 50 pour 100 du coût payé par le ministère. L'ouvrage a été commencé le 7 novembre et interrompu le 1er décembre pour la saison. But des travaux: draguer une section de la rivière en amont de Napierville pour prévenir les inondations annuelles.

Montréal, rivière, Sask.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Goodspeed, ingénieur de district. Dépense totale: $7,045.24. But des travaux: enlever des cailloux du chenal pour les canots.

Mosher's Bay, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dépense totale: $225.08. But des travaux: déblayer le chenal conduisant au plan incliné.

Moulie's River, N.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Stead, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 2,700 verges cubes, sable, vase. Dépense totale: $1,949.65. L'ouvrage a été commencé le 23 août et terminé le 3 novembre. But des travaux: enlèvement de souches et d'obstructions dans le chenal.

Murphy's Pond (Port-Hood), N.-E.—Contrat n° 15725 avec R. McDougall. Quantité de déblais enlevés: 13,109.7 verges cubes, mesure-place, à 50 cents la verge cube. Paiement autorisé: $6,554.85. L'ouvrage a été commencé en juin et terminé en novembre. But des travaux: procurer aux bateaux de pêche un bassin de mouillage sûr durant les tempêtes.

Newcastle (quai Crocker), N.-B.—Marché avec la *Miramichi Dredging Company*. Drague *Peter England*. Quantité de déblais enlevés: 1,261.3 verges cubes, mesure-place, à 90 cents la verge cube, classe "B", vase, alluvion, pierre. Paiement autorisé: $1,135.17. Inspection: $24.00. Dépense totale: $1,159.17. L'ouvrage a été commencé le 8 octobre et terminé le 13 octobre. But des travaux: creuser des bassins au quai Crocker.

Nicolet, rivière, P.Q.—Marché avec la *National Dock and Dredging Corporation*. Drague *Stephen D*. Quantité de déblais enlevés: 9,871 verges cubes, mesure-place, à 49 cents la verge cube, classe "B", sable, cailloux. Paiement autorisé: $4,836.79. Inspection: $133.50. Dépense totale: $4,970.29. L'ouvrage a été commencé le 11 octobre et terminé le 26 octobre. But des travaux: améliorer le chenal.

Okanagan, C.-B.—Contrat n° 15999 avec la *Willard Equipment Company*. Dépense totale: $15,000.00. But des travaux: construction d'un excavateur pour les améliorations d'Okanagan.

Ootsa-Lake (rapides), C.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Forde, ingénieur de district. Dépense totale: $502.55. But des travaux: déblayer un passage dans la rivière White Sail, qui se décharge dans le lac Ootsa.

Owen-Sound, Ont.—Contrat n° 15883 avec la *Randolph Macdonald Company.* Drague *R.M.C. N° 10.* Quantité de déblais enlevés: 21,931.92 verges cubes, mesure-place, à 58 cents la verge cube, classe "B", sable. Paiement autorisé: $12,720.51. Inspection: $19.23. Dépense totale: $12,739.74. L'ouvrage a été commencé le 8 septembre et terminé le 18 octobre. But des travaux: faire du dragage près du magasin à grains, et draguer une section de batture de 300 par 100 pieds, en face du quai du C.-N., au pied de la 13e rue.

Perth ou Baker's Ferry, N.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Stead, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 375 verges cubes, roc, cailloux. Dépense totale: $499.50. L'ouvrage a été commencé le 21 septembre et terminé le 27 octobre. But des travaux: enlever un récif et des cailloux, afin d'améliorer le service de la traversée.

Petit-Cap, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $252.50. But des travaux: enlever des cailloux afin d'améliorer plusieurs havres de pêche.

Petite-Anse, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $149.97. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Petite-Matane, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 400 verges cubes, sable, pierres mobiles, cailloux. Dépense totale: $486.80. But des travaux: déblayer le chenal des bateaux de pêche pour leur permettre d'atterrir.

Petite-Rivière, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dragage à la main. Dépense totale: $698.35. But des travaux: déblayer le chenal et pratiquer un passage à travers une batture de sable formée près du quai, afin de faciliter l'entrée des bateaux de pêche.

Petites-Bergeronnes, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Dépense totale: $1,506.26. L'ouvrage a été commencé le 12 juillet et terminé le 6 septembre. But des travaux: enlever les cailloux du chenal.

Petite-Vallée, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $300.00. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Pilgrim-Cove, port d'Esquimalt, C.-B.—Marché avec la *North Western Dredging Company.* Quantité de déblais enlevés: 2,296.8 verges cubes, à 65 cents la verge cube. Paiement autorisé: $1,492.92. Inspection: $25.00. Dépense totale: $1,517,92. But des travaux: draguer un chenal conduisant à la jetée et aux remises de bateaux du ministère de la Défense nationale.

Pirate-Harbour (quai McGuire), N.-E.—Marché avec la *Beacon Dredging Company.* Louage d'outillage pour 3 jours à $350.00 par jour. Paiement autorisé: $1,050.00. But des travaux: draguer un mouillage et un bassin au quai.

Pointe-à-la-Frégate, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $80.00. But des travaux: enlèvement de roches et de cailloux.

Point-Edward, Ont.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Craig, ingénieur de district. Dépense totale: $4,490.57. But des travaux: arpentage et inspection en rapport avec l'enlèvement de sable et de gravier.

Pointe-Jaune, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $200.00. But des travaux: enlèvement de cailloux et de roches, dans les havres de pêche.

Port-Arthur, Ont.—Contrat prolongé n° 15905 avec la *Canadian Dredging Company.* Drague *Leland.* Quantité de déblais enlevés: 4,000 verges cubes, mesure-place, à 19 cents la verge cube, et 1,500 verges cubes jetées par-dessus bord, mesure-place, à 12⅔ cents la verge cube. Paiement autorisé: $949.90. Inspection: $30.00. Dépense totale: $979.90. L'ouvrage a été commencé le 3 décembre et interrompu le 7 décembre pour la saison. But des travaux: prolonger le bassin du magasin à grains *Reliance.*

Port-Arthur, Ont.—Contrat n° 15905 avec la *Canadian Dredging Company.* Drague *Leland.* Quantité de déblais enlevés: 99,718 verges cubes, mesure-place, à 19 cents la verge cube; 10,803 verges cubes jetées par-dessus bord, mesure-place, à 12⅔ cents la verge cube, et 2.7 verges cubes, mesure-place, classe "A", à $6.00 la verge cube. Paiement autorisé: $20,331.00. Inspection: $498.00. Dépense totale: $20,829.00. L'ouvrage a été commencé le 8 août et terminé le 10 novembre. But des travaux: draguer le bassin entre le magasin à grains *Thunder Bay* et le magasin n° 7 de la *Saskatchewan Pool Terminal,* port principal sud.

Port-Arthur, Ont.—Contrat nº 15521 avec la *Canadian Dredging Company.* Drague *Leland.* Quantité de déblais enlevés: 68,994 verges cubes, mesure-place, à 29 cents la verge cube, classe "B". Paiement autorisé: $20,008.26. Inspection: $306.00. Dépense totale, $20,314.26. L'ouvrage a été commencé le 29 mai et terminé le 27 juillet. But des travaux: refaire du dragage au centre du port principal.

Port-Arthur, Ont. — Contrat nº 15528 avec *Chambers, McQuigge & McCaffrey.* Quantité de déblais enlevés: 12,005 verges cubes, mesure-place, à $1.25 la verge cube. Paiement autorisé: $15,006.25. But des travaux: dragage en rapport avec la construction d'une cale d'extension en face des nouvelles usines de la *Thunder Bay Paper Company.*

Port-Dover, Ont. — Marché avec la *C. S. Boone Dredging and Construction Company.* Drague *Kingsford.* Quantité de déblais enlevés: 3,415 verges cubes, mesure-chaland, à $1.35 la verge cube, et 378 verges cubes jetées par-dessus bord, à 90 cents la verge cube, classe "B", sable. Paiement autorisé: $4,950.45. Inspection: $84.00. Dépense totale: $5,034.45. L'ouvrage a été commencé le 28 juin et terminé le 9 juillet. But des travaux: augmenter la longueur du passage dans la vieille cale de la traversée.

Port-Dover, Ont. — Contrat nº 15974 avec la *A. C. Stewart Company.* Drague *St. Clair No. 1.* Quantité de déblais enlevés: 6,521 verges cubes, mesure-place, à 60 cents la verge cube; 2,385.3 verges cubes, mesure-place, jetées par-dessus bord, à 40 cents la verge cube; enlèvement d'une vieille jetée, 102 verges cubes, mesure-place, à $1.00 la verge cube, et 302½ verges cubes jetées par-dessus bord, mesure-place, à 67 cents la verge cube. Paiement autorisé: $5,171.39. L'ouvrage a été commencé le 10 octobre et interrompu le 15 décembre pour la saison. But des travaux: dragage en rapport avec la construction d'une nouvelle jetée de l'est.

Port-Hope, Ont. — Contrat nº 15827 avec R. G. Weddell. Drague *Menesetung.* Quantité de déblais enlevés: 26,629 verges cubes, mesure-place, à 49 cents la verge cube. Paiement autorisé: $13,048.21. Inspection: $475.94. Dépense totale: $13,524.15. L'ouvrage a été commencé le 7 août et terminé le 26 octobre. But des travaux: creuser le chenal d'entrée et une partie du havre de l'est, pour améliorer la navigation.

Prospect, N.-E. — Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dépense totale: $204.86. But des travaux: déblayer le canal.

Red-Point (McKinnon's Harbour), N.-E. — Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dépense totale: $75.38. But des travaux: ouvrir un chenal à travers la batture pour donner accès aux bateaux de pêche.

Richelieu, rivière, P.Q. — Contrat nº 16091 avec *Les Chantiers Manseau.* Dragues *Bruxelles* et *B.S.L.* Quantité de déblais enlevés: 37,650 verges cubes, mesure-place, à 19 cents la verge cube, classe "B", gravier, sable, argile. Dépense totale: $7,153.00. L'ouvrage a été commencé le 15 décembre et interrompu le 22 décembre pour la saison. But des travaux: avoir un chenal de 27 pieds en face de Sorel, et un chenal de 12 pieds à partir de Sorel jusqu'à l'écluse de Saint-Ours.

Rimouski, P.Q. — Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 1,200 verges cubes, argile, tuf, coquilles, roc, cailloux. Dépense totale: $2,000.08. But des travaux: enlever des cailloux et 1 pied d'épaisseur de roc dans la rivière Rimouski, pour faire un chenal.

Ripple-Rock (Seymour-Narrows), C.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Worsfold, ingénieur de district. Inspection: $3,373.81. But des travaux: faire des recherches pour déterminer des moyens d'amélioration.

Rivière-au-Renard, P.Q. — Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $295.13. But des travaux: enlèvement de cailloux et de récifs de roc, et construction d'un mur de soutènement pour conserver des pierres dans plusieurs anses et havres.

Rivière-Cyprès (Saint-Michel-des-Saints), P.Q. — Ouvrage à la journée sous la direction de M. Dansereau, ingénieur de district. Dépense totale: $4,945.22. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Rivière-du-Loup (en haut), P.Q. — Contrat nº 15540 avec *Les Chantiers Manseau.* Drague *Bruxelles.* Quantité de déblais enlevés: 12,600 verges cubes, mesure-place, à 41 cents la verge cube; 74,730 verges cubes, mesure-place, à 35 cents la verge cube; 2,017.4 verges cubes, mesure-place, à 27 cents la verge cube; 11,419.6 verges cubes, mesure-place, à 18 cents la verge cube; le tout classe "B", argile et sable. Paiement autorisé: $33,921.73. L'ouvrage a été commencé le 3 mai et terminé le 9 juin. But des travaux: faire un chenal navigable entre Montréal et Louiseville, ainsi qu'un chenal pour l'expédition du bois de pulpe de Tourville à Trois-Rivières.

Rivière-Girard, P.Q. — Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Paiement autorisé: $400.00. L'ouvrage a été commencé le 10 juillet et terminé le 6 août. But des travaux: enlèvement d'une section du rivage de la rivière.

Rivière-Noire, P.Q. — Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Paiement autorisé: $400.00. L'ouvrage a été commencé le 6 août et terminé le 24 août. But des travaux: enlèvement de cailloux à la mine.

Rivière-Ouelle, P.Q. — Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Paiement autorisé: $124.95. L'ouvrage a été commencé le 24 juillet et terminé le 20 août. But des travaux: niveler le bassin du quai afin d'avoir une meilleure place d'atterrissage pour les goélettes.

Rivière-Saint-François, P.Q. — Contrat nº 15895 avec A. Laperrière. Drague *Saint-Laurent* et *Derrick No. 2*. Quantité de déblais enlevés: 22,959 verges cubes, mesure-place, à 30 cents la verge cube, classe "B", argile, sable, gravier. Paiement autorisé: $6,887.70. L'ouvrage a été commencé le 15 août et terminé le 13 novembre. But des travaux: draguer un chenal à l'embouchure de la rivière.

Rondeau, Ont. — Contrat nº 15805 avec la *Canadian Dredging Company*. Drague *Primrose*. Quantité de déblais enlevés: 116,706 verges cubes, mesure-place, à 33 cents la verge cube, classe "B", sable, gravier. Paiement autorisé: $38,512.93. Inspection: $204.00. Dépense totale: $38,716.98. L'ouvrage a été commencé le 6 juin et terminé le 14 juillet. But des travaux: prolonger la cale le long du quai de la *Lake Erie Coal Company*, en allant vers l'ouest, et creuser autour du quai.

Ruisseau-Leblanc, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 380 verges cubes, mesure-place, sable, argile, cailloux. Paiement autorisé: $451.55. L'ouvrage a été commencé le 6 juillet et terminé le 31 juillet. But des travaux: améliorer le chenal allant au quai.

Ruisseau-Gagnon, P.Q. — Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Paiement autorisé: $501.50. L'ouvrage a été commencé le 2 novembre et interrompu le 17 novembre pour la saison. But des travaux: dragage du ruisseau à son embouchure dans le fleuve Saint-Laurent, afin d'améliorer le transport des plantes marines.

Ruisseau-Rouge, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 450 verges cubes, mesure-place, vase, argile, cailloux. Paiement autorisé: $740.55. L'ouvrage a été commencé le 9 août et terminé le 18 août. But des travaux: creuser de nouveau et prolonger le chenal, afin d'améliorer le transport des plantes marines.

Saint-André-de-Kamouraska, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Paiement autorisé: $794.04. L'ouvrage a été commencé le 2 novembre et terminé le 19 novembre. But des travaux: enlever des cailloux dangereux des alentours du quai.

Sainte-Anne-des-Monts, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $150.01. But des travaux: enlever des cailloux du port.

Saint-Antoine-de-Tilly, P.Q.—Contrat n° 15906 avec la *National Dock and Dredging Corporation*. Drague *Capital*. Quantité de déblais enlevés: 1,253 verges cubes, mesure-chaland, à 90 cents la verge cube, classe "B", argile. Paiement autorisé: $1,127.70. L'ouvrage a été commencé le 16 octobre et interrompu le 6 novembre pour la saison. But des travaux: creuser le chenal allant au quai du Gouvernement.

Sainte-Félicité, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $407.00. But des travaux: déblayer et niveler le fond du chenal près du quai.

Sainte-Félicité (Ruisseau-Grande-Ligne), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $499.98. But des travaux: creuser un chenal à la mine, à travers un récif du rivage, et enlever des cailloux du port.

Saint-Eloi (Pointe-à-la-Loupe), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 900 verges cubes, mesure-place, vase, argile, cailloux. Paiement autorisé: $997.76. L'ouvrage a été commencé le 7 juillet et terminé le 15 août. But des travaux: creuser de nouveau une partie du chenal pour faciliter le transport des plantes marines.

Saint-Hélier (Ruisseau-aux-Echalottes), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $40.00. But des travaux: enlèvement de cailloux.

Saint-Louis, rivière, P.Q.—Contrat n° 15878 avec *Les Chantiers Manseau*. Quantité de déblais enlevés: 50,988 verges cubes, mesure-place, à 29 cents la verge cube, classe "B", argile, gravier, cailloux, roc. Paiement autorisé: $14,786.52. Inspection: $820.82. Dépense totale: $15,607.34. L'ouvrage a été commencé le 30 juillet et terminé le 1er septembre. But des travaux: creuser le lit de la rivière, environ un mille, pour avoir un chenal de drainage.

Saint-Maurice-de-l'Echourie, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $135.10. But des travaux: enlever des cailloux de la Grande-Anse, et acheter le bois nécessaire pour la construction d'un mur de protection.

Sainte-Pétronille, P.Q.—Marché avec la *National Dock and Dredging Corporation.* Drague *J.L.L. N° 9,* et *New Welland.* Quantité de déblais enlevés: 816.2 verges cubes, mesure-chaland, à 75 cents la verge cube, classe "B", sable, argile, cailloux. Paiement autorisé: $612.14. L'ouvrage a été commencé le 28 août et terminé le 7 septembre. But des travaux: dragage pour permettre aux bateaux de la traversée d'accoster à marée basse lorsqu'ils sont pleinement chargés.

St. Stephen, N.-B.—Contrat n° 15938 avec la *Beacon Dredging Company.* Drague *J. A. Gregory.* Quantité de déblais enlevés: 7,928½ verges cubes, mesure-chaland, à $1.15 la verge cube, classe "B", vase, billes et pièces de bois; 17¾ heures pour l'enlèvement de billes, considéré comme 1,049 verges cubes, mesure-chaland, et 181.2 verges cubes, mesure-chaland, à 4 cents la verge cube d'allocation pour remorquage additionnel. Paiement autorisé: $10,331.38. Inspection: $199.10. Dépense totale: $10,530.48. L'ouvrage a été commencé le 30 août et terminé le 22 octobre. But des travaux: creuser un bassin en face du quai public.

Saint-Yvon, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $152.00. But des travaux: enlèvement de cailloux et de récifs de roc.

Salmon-Point, Ont.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Saint-Laurent, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 400 verges cubes, roc. Dépense totale: $2,975.00. L'ouvrage a été fait en octobre. But des travaux: forer et enlever du roc à la mine pour faire un débarcadère et un bassin de mouillage pour les bateaux des pêcheurs.

Sanford, N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Dépense totale: $199.35. But des travaux: enlever, de l'étang des bateaux, le sable et le gravier qui avaient été charroyés par les tempêtes.

Sarnia, Ont.—Contrat n° 15921 avec la *Canadian Dredging Company.* Drague *Primrose.* Quantité de déblais enlevés: 547,477 verges cubes, mesure-place, à 22 cents la verge cube, classe "B", sable, gravier, alluvion. Paiement autorisé: $120,444.94. Inspection: $3,398.19. Dépense totale: $123,843.13. L'ouvrage a été commencé le 4 août et terminé le 10 décembre. But des travaux: prolonger les étendues donnant accès au nouveau magasin à grains, et procurer aux bateaux de grain un bassin pour l'hiver.

Sarnia, Ont.—Contrat n° 15968 avec la *Reid Towing and Wrecking Company.* Enlever deux navires naufragés *Genoa* et *Yakima* et un vieux ponton de la baie Sarnia. Paiement autorisé: $15,000.00.

Sault-Sainte-Marie, Ont.—Contrat n° 15812 avec la *Soo Dredging and Construction Company, Limited.* Drague: chaland à derrick *N° 24.* Louage d'outillage: 1,335½ heures à $14.00 l'heure d'ouvrage. Quantité de déblais enlevés: 1,956 verges cubes, mesure-place. Les déblais enlevés se composaient de 90 pour 100 de roc massif et 10 pour 100 de cailloux, gravier et argile dure. Paiement autorisé: $19,519.25, y compris $822.25 pour les explosifs. Inspection: $640.00. Arpentage: $3,071.97. Dépense totale: $23,231.22. L'ouvrage a été commencé le 8 juin et terminé le 14 novembre. But des travaux: compléter le dragage des abords du quai du Gouvernement.

Sault-Sainte-Marie, Ont.—Contrat n° 15826 avec *A. B. McLean and Sons.* Drague *McLean N° 4.* Quantité de déblais enlevés: 4,736 verges cubes, mesure-place, cailloux, roc broyé, gravier. Louage d'outillage: 1,178 heures à $14.00 l'heure d'ouvrage. Paiement autorisé: $16,812.79, y compris $320.79 pour les explosifs. Inspection: $605.00. Dépense totale; $17,417.79. L'ouvrage a été commencé le 11 juin et interrompu le 15 novembre pour la saison. But des travaux: déblayer les abords du quai du chemin de fer *Algoma Central* et du nouveau quai Ontario.

Sault-Sainte-Marie, Ont.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Fuller, ingénieur de district. Dépense totale: $1,833.64. But des travaux: balayage pour localiser les obstructions au-dessus du niveau du fond dans la partie canadienne de la rivière St. Mary, en face du Sault-Sainte-Marie.

Shippigan, N.-B.—Contrat n° 15943 avec la *Miramichi Dredging Company.* Drague *Peter England.* Quantité de déblais enlevés: 240.6 verges cubes, mesure-chaland, à 79½ cents la verge cube, classe "B", vase, argile. Paiement autorisé: $191.28.

Sorel, P.Q.—Contrat n° 15919 avec *Les Chantiers Manseau.* Drague *Bruxelles.* Quantité de déblais enlevés: 282,214 verges cubes, mesure-place, à 24 cents la verge cube, classe "B", sable, argile; et enlèvement de navires naufragés, 17 jours à $816.41 par jour. Dépense totale: $81,610.33. L'ouvrage a été commencé le 21 août et interrompu en décembre pour la saison. But des travaux: creuser un bassin le long du nouveau quai en eau profonde, et enlever des navires naufragés.

Stewart et Yukon, rivières, Yukon.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Forde, ingénieur de district. Dépense totale: $5,000.00. But des travaux: enlever un banc de sable à Hell's Gate.

Stikine, rivière, C.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Forde, ingénieur de district. Dépense totale: $2,559.01, dont $62.23 restés impayés de 1927-1928. L'ouvrage a été commencé le 16 juillet et terminé le 12 août. But des travaux: enlever des souches du chenal navigable.

Stokes-Bay, Ont.—Marché avec T. H. McKenzie. Louage d'outillage pour 30 jours à $35.00 par jour pour enlever de l'argile et du sable. Paiement autorisé: $1,050.00. L'ouvrage a été commencé le 8 septembre et terminé le 10 octobre. But des travaux: entretenir le chenal à partir des havres de pêche dans le lac Huron jusqu'à la rivière Bib.

Sturgeon-River, Sask.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Goodspeed, ingénieur de district. Dépense totale: $414.00. But des travaux: couper les plantes et les herbes marines à l'embouchure du lac Sainte-Anne pour avoir un chenal plus clair dans la tête de la rivière Sturgeon.

Sydenham, rivière, Ont.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Craig, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 436 souches. Paiement autorisé: $1,499.33. Inspection: $311.88. Dépense totale: $1,811.21. L'ouvrage a été commencé le 1er août et terminé le 29 septembre. But des travaux: enlèvement de souches et d'obstructions de la rivière.

Tahtsa, rivière, C.-B.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Forde, ingénieur de district. Dépense totale: $449.75. L'ouvrage a été fait du 7 mai au 11 juin. But des travaux: enlèvement des amoncellements de billes.

Taschereau, rivière, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Saint-Laurent, ingénieur de district. Dragage à la main. Dépense totale: $3,405.98. L'ouvrage a été commencé le 20 août et terminé le 22 janvier. But des travaux: déblayage de la rivière.

Thames, rivière, Ont.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Craig, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 238 souches. Dépense totale: $1,498.45. L'ouvrage a été commencé le 4 juin et terminé le 31 juillet. But des travaux: enlèvement de souches et d'obstructions dans la partie navigable de la rivière.

Thessalon, Ont.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Fuller, ingénieur de district. Dépense totale: $310.00. But des travaux: enlèvement de roc près du quai.

Toronto, Ont. (chenal de l'est).—Contrat nº 15832 avec la *National Sand and Material Company.* Drague *Baxter Dick.* Quantité de déblais enlevés: 24,892 verges cubes mesure-chaland, à 50 cents la verge cube, classe "B", sable. Paiement autorisé: $12,446.00. Inspection: $186.88. Dépense totale: $12,632.88. L'ouvrage a été commencé le 25 juin et terminé le 23 juillet. But des travaux: enlever une batture à l'entrée du lac dans le chenal de l'est.

Trinité, baie, P.Q.—Contrat nº 15952 avec la *National Dock and Dredging Corporation.* Drague *New Welland.* Quantité de déblais enlevés: 159.8 verges cubes, mesure-place, classe "A", à $4.50 la verge cube, et 73,354.5 verges cubes, mesure-chaland, classe "B", à 57 cents la verge cube, sable, argile, cailloux. Paiement autorisé: $42,531.17. Inspection: $209.00. Dépense totale: $42,140.17. L'ouvrage a été commencé le 5 septembre et terminé le 26 septembre. But des travaux: avoir deux bassins de 16 pieds de profondeur à marée basse, au quai de la *St. Lawrence Paper Mills, Limited.*

Trois-Pistoles, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Sabourin, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 400 verges cubes, mesure-place, sable, vase. Paiement autorisé: $900.03. L'ouvrage a été commencé le 31 juillet et terminé le 31 août. But des travaux: recreuser une étendue de l'ouvrage de l'année dernière et construire une digue.

Trois-Ruisseaux, P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Amiot, ingénieur de district. Dépense totale: $100.00. But des travaux: enlèvement de cailloux et de récifs de roc pour faciliter le passage des bateaux de pêche.

Valleyfield, P.Q.—Contrat nº 15813 avec *Les Chantiers Manseau.* Quantité de déblais enlevés: 2,538.7 verges cubes, mesure-place, classe "A", à $6.00 la verge cube, et 35,201.3 verges cubes, mesure-place, classe "B", à 63 cents la verge cube, argile, cailloux et argile dure. Dépense totale: $37,409.02. L'ouvrage a été commencé le 6 juin et terminé le 11 août. But des travaux: avoir un chenal pour les bateaux à vapeur tirant 13 et 14 pieds d'eau.

Vancouver (False-Creek), C.-B.—Contrat nº 15936 avec la *Pacific Construction Company.* Quantité de déblais enlevés: 29,571 verges cubes, mesure-place, à 33 cents la verge cube, classe "B", sable, alluvion, déchets de moulin, et allocation pour l'enlèvement de pilotis: 44¼ heures à $34.91 l'heure. Inspection: $300.00. Dépense totale: $11,603.20. L'ouvrage a été commencé le 6 septembre et terminé le 29 octobre.

Varennes, P.Q.—Contrat n° 15492 avec *Les Chantiers Manseau.* Dragues *B.S.L.* et *Bruxelles.* Quantité de déblais enlevés: 2,490.1 verges cubes, mesure-place, à $6.00 la verge cube, classe "A", moins 813.66 verges cubes, classe "B", à 60 cents la verge cube, payées en surplus. Paiement autorisé: $14,126.94. L'ouvrage a été terminé en 1927. But des travaux: creuser un chenal d'entrée et un bassin.

Vaudreuil, P.Q.—Contrat nº 15913 avec *Les Chantiers Manseau.* Drague *B.S.L.* Quantité de déblais enlevés: 54,000 verges cubes, mesure-chaland, à 28 cents la verge cube, classe "B", argile. Dépense totale: $15,120.00. L'ouvrage a été commencé le 1er septembre et terminé le 31 octobre. But des travaux: élargir le chenal des bateaux à vapeur de 80 pieds à partir du lac des Deux-Montagnes jusqu'au quai de Vaudreuil.

Verdun (La Tortue), P.Q.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Dansereau, ingénieur de district. Dépense totale: $1,196.06. But des travaux: enlever des pierres dans le bassin voisin du quai.

Victoria, C.-B.—Contrat nº 15944 avec la *North Western Dredging Company.* Drague *Burrard No. 2.* Quantité de déblais enlevés: 10,405 verges cubes, mesure-place, à 62½ cents la verge cube, classe "B", sable, coquilles, alluvion, argile. Paiement autorisé: $6,503.13. Inspection: $203.06. Dépense totale: $6,706.19. L'ouvrage a été commencé le 24 septembre et terminé le 8 octobre. But des travaux: enlever 5,225 verges cubes, mesure-place, d'alluvion, aux quais Rithet, et 5,180 verges cubes, mesure-place, d'argile, au quai de la *Canadian Puget Sound Lumber and Timber Company,* afin d'améliorer les facilités de mouillage.

Victoria, port (Port Hope Marine Railway), C.-B.—Contrat avec la *North Western Dredging Company.* Quantité de déblais enlevés: 7,547 verges cubes, mesure-place, à 62½ cents la verge cube, classe "B", et 1,323 verges cubes jetées par-dessus bord, mesure-place, à 41.7 cents la verge cube, classe "B", alluvion, sable, argile. Inspection: $116.13. Dépense totale: $5,384.71. But des travaux: creuser le bassin en face de la *Port Hope Marine Railway Company.*

Wentworth (rivières Sainte-Croix et Avon), N.-E.—Ouvrage à la journée sous la direction de M. Locke, ingénieur de district. Quantité de déblais enlevés: 3,980.2 verges cubes, à 25 cents la verge cube, glace et vase; et 4,672.4 verges cubes, à 75 cents la verge cube, classe "B", vase. Paiement autorisé: $4,499.35. L'ouvrage a été commencé en mars et terminé en avril. But des travaux: enlever de la vase qui s'était accumulée avant l'ouverture de la navigation.

Yamachiche, rivière, P.Q.—Contrat nº 15818 avec la *National Dock and Dredging Corporation.* Drague *New Welland.* Quantité de déblais enlevés: 73,680 verges cubes, mesure-chaland, à 38 cents la verge cube, classe "B", sable, vase. Paiement autorisé: $27,998.40. L'ouvrage a été commencé le 22 mai et terminé le 13 juin. But des travaux: creuser le chenal à partir du chenal principal des bateaux jusqu'à l'embouchure de la rivière Yamachiche.

Yamaska, rivière, P.Q.—Contrat n° 15807 avec A. Laperrière. Drague *W. Robidoux.* Quantité de déblais enlevés: 7,302 verges cubes, mesure-place, à 30 cents la verge cube, classe "B" sable, argile. Paiement autorisé: $2,190.60. L'ouvrage a été commencé le 12 novembre et interrompu le 26 novembre pour la saison. But des travaux: déblayer le chenal à partir de l'embouchure de la rivière jusqu'au barrage.

SOMMAIRE—RAPPORT DE L'EXERCICE FINANCIER. DRAGUES DU MINISTÈRE, 1928-29

PROVINCES MARITIMES

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, verges cubes	Coût pour l'endroit	Dépense totale	Coût par verge cube
					$ c.	$ c.	$ c.
"N° 1".....	9 mai-8 juin et 22 juin-21 août	Yarmouth, N.-E., batture de John Cove.	Sable très fin.....	88,515	59,638 64	.....	·6737
	8-21 juin et 20 oct.	Yarmouth, N.-E., quai Evangéline.	Roc, sable, gravier, vase.	18,600	13,067 32	.....	·7025
	21-24 août et 6-13 septembre.	Yarmouth, N.-E., Ship's Stern	Vase et sable.....	16,370	10,560 22	.....	·6450
	25 août-5 sept..	Yarmouth, N.-E., batture de Corning.	Argile, roc, gravier.	3,400	6,533 66	.....	1·9216
	14 sept.-19 oct. et 22-26 oct.	Yarmouth, N.-E., chenal, de l'île Bunkers au quai Baker.	Sable, vase.....	46,680	31,604 68	.....	·6770
				173,565	.....	121,404 52	·6994

SOMMAIRE—RAPPORT DE L'EXERCICE FINANCIER. DRAGUES DU MINISTÈRE, 1928-29—*Suite*

PROVINCES MARITIMES—*Suite*

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, verges cubes	Coût pour l'endroit	Dépense totale	Coût par verge cube
					$ c	$ c.	$ c.
"N° 2"	26 mai-28 juil. et 3 août.	Mabou, N.-E., chenal	Sable, gravier, pierres, argile, vase.	40,940	24,671 92		·6026
	30 juil.-2 août et 4-29 août.	Mabou-Bridge, N.-E., chenal.	Vase	22,475	11,404 51		·5074
	30 août-17 sept.	Port-Hood, N.-E., quai	Sable	6,475	4,998 00		·7718
	18 sept.-15 nov.	Chéticamp, N.-E., chenal	Sable, gravier, vase.	24,275	15,130 30		·6232
				94,165		56,204 73	·5968
"N° 5"	18 mai-19 sept.	Antigonish, N.-E., bassin	Argile, pierres, vase, sable, gravier, petits cailloux.	216,022	55,012 11		·2546
	20 sept.-30 oct.	Pictou-Landing, N.-E., quai du gouvernement.	Vase, sable, argile	12,735	2,095 40		·1645
	31 oct.-9 nov.	Pictou-Landing, N.-E., quai de la traversée.	Gravier, sable, argile.	2,314	500 40		·2162
				231,071		57,607 91	·2493
"N° 9"	1, 3-16 et 21-26 mai 4-12 juin.	Summerside, I.-P.-E., quai du chemin de fer.	Vase, billots, alluvion, argile, varech.	12,790	8,476 79		·6627
	2, 17-19 et 28 mai 2-13 juin-7 juil.	Summerside, I.-P.-E., Hurd's Point.	Vase, argile, roc	28,247	12,669 28		·4485
	9-11 juil	Summerside, I.-P.-E., quai de la Reine.	Vase, alluvion, argile, pierres.	2,411	1,132 28		·4696
	12-19 juil	Summerside, I.-P.-E., quai Holman.	Sable, vase	3,152	1,621 92		·5145
	20 juil.-22 oct.	Pinette, I.-P.-E., batture	Sable, vase	29,256	15,086 85		·5156
	23 oct.-17 nov.	Montague, I.-P.-E., chenal	Vase	6,480	3,305 03		·510
				82,336		42,292 15	·5136
"N° 12"	11 juin-17 nov.	East-Bideford, I.-P.-E., détroits.	Sable, vase, argile, vase coquillère, pierres.	58,845		38,173 69	·6487
"N° 13"	11-23 mai	Port-Morien, N.-E., chenal	Vase, gravier	6,625	7,012 01		1·0584
	24 mai-5 juin	Baddeck, N.-E., quai du gouvernement.	Vase, sable, argile, pierres.	2,945	2,171 86		·7374
	6-7 juin	Baddeck, N.-E., quai de la *Little Bras d'Or Coal Co.*	Vase, argile	2,310	1,675 44		·7252
	8-14 juin	St. Peter's, N.-E., canal	Vase	795	2,420 08		3·0441
	15 juin-27 août.	Chéticamp, N.-E., chenal	Vase, sable, gravier.	27,370	32,329 72		1·1812
	28 août-15 sept., 18 et 21-24 sept.	Margaree, N.-E., chenal	Sable, gravier	5,115	5,336 58		1·0433
	17 et 19-20, 25-29 sept., 1-18 oct.	Margaree, N.-E., Fisherman's Cove.	Vase, sable	7,655	7,446 39		·9727
	19 oct.-12 nov.	Port-Hood, N.-E., Murphy's Pond.	Vase, cailloux, sable.	925	868 75		·9391
	13-21 nov	Pointe-Tupper, N.-E., débarcadère.	Gravier, roc, argile.	1,075	2,420 07		2·2512
	22-24 nov	Arichat, N.-E., quai du gouvernement.	Gravier, vase	310	372 32		1·20
				55,125		62,053 22	1·2010
"N° 14"	21 mai-25 août.	Bonshaw, I.-P.-E., chenal	Billes, gravier, vase, argile.	21,149	5,472 18		·2587
	10 sept.-6 oct.	Graham's Pond, I.-P.-E., port.	Sable, roc, gravier	2,809	993 38		·3536
	8-13 oct	Cardigan-South, I.-P.-E., quai	Vase, sable	556	196 96		·3542
				24,514		6,662 52	·2717
"N° 15"	9-13 avril	West-Dublin, N.-E., chenal	Vase	526	128 00		·2433
	14 avril-13 nov.	LaHave-Island, N.-E., chenaux.	Vase, sable, gravier.	27,484	6,191 20		·2252
				28,010		6,319 20	·2256
"N° 16"	26 avril-13 juin et 15-21 sept.	The Hawk, N.-E., chenal du bassin.	Vase, sable, roc	5,203	1,675 12		·3219
	14 juin-14 sept.	Smithville, N.-E., chenal du bassin.	Vase, sable, roc	7,105	2,770 55		·3899
	22 sept.-31 oct.	Argyle-Sound, N.-E., chenal du bassin.	Vase, sable, roc	3,042	912 15		·2998
	1er-19 nov	Yarmouth, N.-E., quai Law	Vase, sable, roc	670	366 57		·5471
	20 nov.-15 déc.	Shag-Harbour, N.-E., chenal du quai.	Vase, sable, roc	507	349 51		·6893
				16,527		6,073 90	·3675
"N° 115"	12 mai-23 juin et 30 août-27 sept. et 5-16 nov.	Charlottetown, I.-P.-E., quai du chemin de fer.	Argile, vase, pierres.	38,160	30,288 31		·7939
	25 juin-19 juil.	Georgetown, I.-P.-E., quai du chemin de fer.	Sable, vase, argile, pierres.	15,300	10,521 60		·6876

SOMMAIRE—RAPPORT DE L'EXERCICE FINANCIER. DRAGUES DU MINISTÈRE, 1928-29—*Suite*

PROVINCES MARITIMES—*Fin*

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, verges cubes	Coût pour l'endroit	Dépense totale	Coût par verge cube
					$ c.	$ c.	$ c.
"N° 115"	20 juil.-7 août	Malagash, N.-E., quai	Alluvion, pierres, argile, vase.	6,000	6,527 29		1·0978
	8-29 août	Wallace, N.-E., quai	Vase, argile, pierres	12,900	9,352 53		·7250
	28 sept.-3 nov	Charlottetown, I.-P.-E., quai Bruce Stewart.	Vase	14,400	8,475 74		·5885
				86,760		65,175 47	·7512
Dérocheuse "N° 3"—Dégréée à Halifax, N.-E						1,246 31	
Dérocheuse "N° 1"—Dégréée à Saint-Jean-Ouest, N.-B						1,615 75	
Nouveau chaland à bascule pour la drague "N° 16"						1,589 81	
Construction de la drague Pownal "N° 2"						38,384 25	
Construction des chalands à bascule N° "166" et "N° 167"						10,211 19	
Construction de 16 nouveau pontons pour la drague "No 5"						29,539 49	
Papeterie et impressions						93 81	
						544,647 92	

Crédits non déduits des divers items de dépenses ou totaux:—

	Dragage	Revenu casuel
Drague "N° 13" louée au ministère des Chemins de fer et Canaux	$ 851 95	$ 260 00
Drague "N° 12" louée au Chemin de fer Canadien-National		9,939 00
Remorqueur *Helena* loué pour haler la goélette *Whiteway*	240 00	
Remorqueur *Lisgar* loué à la Strait Ferry Co. Ltd	315 00	
Remorqueur *Rona* pour remorquer la goélette *Harry A. McLennan*	20 00	
	$ 1,426 95	$10,199 00

ONTARIO ET QUÉBEC

"N° 4"	16-26 mai et 26 juin-16 juil. et 9 août-28 nov.	Amherst, Iles-de-la-Mad., P.Q., port.	Roc, sable, vase	39,718	37,551 44		·9454
	28 mai-25 juin et 17 juil.-8 août.	Hâvre-aux-Maisons, I.-M., P.Q., port.	Gravier, sable, vase.	6,650	4,064 16		·6111
				46,368		41,615 60	·8975
"Q. & R. N° 1"	26 avril-18 août	Rivière Thames, Ont., près Chatham, chenal.	Sable, argile, alluvion.	87,198	40,223 28		·4612
	20 août-16 oct	Rondeau, Ont., chenal	Sable	21,321	9,158 70		·4295
	17 oct.-5 nov	Kingsville, Ont., chenal d'entrée et port intérieur.	Sable dur	14,214	5,677 32		·3994
				122,733		55,059 30	·4486
"N° 109"	Dégréée à Goderich, Ont.					2,068 32	
"N° 110"	16-18 mai et 14-20 juil.	Pointe-au-Pic, P.Q., bassin	Vase	3,200	2,233 07		·6978
	18-19 mai	Rivière-du-Loup, P.Q., quai	Vase	250	214 72		·8588
	21-26 mai	Baie-Sainte-Catherine, P.Q., bassin.	Dosses, argile	4,225	2,318 95		·5488
	18 mai-14 juil. et 20 juil.-5 nov.	Rivière Saguenay, P.Q., chenal.	Sable	171,894	71,586 97		·4164
				179,569		76,353 71	·4252
"N° 116"	26 sept.-16 oct. et 27-31 oct.	St.-Laurent (I.O.), P.Q., cale.	Cailloux, ardoise, roc	1,500	2,776 01		1·8506
	15-19 mai et 23-30 mai.	St.-Laurent (I.O.), P.Q., quai du gouvernement.	Sable	10,380	4,879 04		·4700
	21-22 mai et 31 mai-2 juin.	St.-Laurent (I.O.), P.Q., chantiers maritimes.	Roc, cailloux, pierres	840	2,145 10		2·5536
	4 juin-15 sept	Matane, P.Q., chenal du bassin.	Sable, dosses, gravier, argile.	96,360	41,219 50		·4277
	15-25 sept	Rimouski, P.Q., quai	Argile	2,580	1,177 70		·4564
	17-26 oct. et 1-2 nov.	St-Jean (I.O.), P.Q., quai	Argile	6,160	3,406 92		·5530
				117,820		55,604 27	·4719
'N° 117"	10 avril-24 nov	Port-Burwell, Ont., port	Alluvion, gravier, sable, argile, vase.	162,786		58,868 13	·3616
'N° 121"	10 mai-31 oct	St-Sulpice, P.Q., chenal	Argile, sable, pierres	49,072	20,047 29		·4085
	1-15 nov	Verchères, P.Q., bassin	Argile, pierres, pieux	2,308	1,130 12		·4896
	16-24 nov	Ile Ste-Thérèse, P.Q., débarcadère de la traversée.	Argile	1,980	786 17		·3970
				53,360		21,963 58	·4116

SOMMAIRE—RAPPORT DE L'EXERCICE FINANCIER. DRAGUES DU MINISTÈRE, 1928-29—*Suite*

ONTARIO ET QUÉBEC—*Fin*

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, verges cubes	Coût pour l'endroit	Dépense totale	Coût par verge cube
					$ c.	$ c.	$ c.
"N° 123"	8-16 mai	Colonie-des-Grèves, P. Q., bassin.	Sable dur	6,500	3,124 84		·4807
	17 mai-24 sept.	Lachine, P.Q., port	Argile, pierres, roc, argile dure, cailloux.	46,100	34,284 58		·7437
	24 sept.-8 nov.	Beauharnois, P.Q., bassins	Argile, pierres, roc, argile dure, cailloux.	34,000	14,072 86		·4139
	9-22 nov	Sorel, P.Q., enlever des épaves	Bois, fer	300	1,241 07		4·1369
				86,900		52,723 35	·6067
"N° 126"	15-21 juin	Cap-Rouge (I.M.), P.Q., chenal.	Sable	580·7	434 30		·7478
	22 juin-31 oct.	Narrows (I.M.), P.Q., chenal.	Sable, herbe à outarde, racines, vase.	18,329·9	8,667 41		·4728
	1er-30 nov	Hâvre-aux-Maisons (I.M.), P.-Q., abri.	Argile dure	2,808	1,702 20		·6061
				21,718·6		10,803 91	·4974
"N° 127"	15 juin-11 juil.	Anse-aux-Homards, P.Q., chenal.	Argile dure	2,003	1,577 55		·7875
	12 juil.-2 nov.	Barachois-de-Malbaie, P.Q., port.	Sable, argile	14,792	5,655 03		·3823
				16,795		7,232 58	·4306
Harricana	13 juin-21 juil.	Siscoe, île, P.Q., chenal et bassin du quai.	Argile dure, tuf, cailloux.	2,520	5,127 11		2·0345
	23 juil.-27 oct.	Lac Demontigny, P.Q., chenal	Argile	20,442	12,090 94		·5914
				22,962		17,218 05	·7498
Chantier d'Haileybury						196 35	
Entrepôt des modèles, Ottawa						1,909 30	
Dépêches						547 78	
Impressions						8 29	
Construction de deux chalands et d'un remorqueur pour la drague "N° 126"						4,707 75	
Construction de deux chalands pour la drague "N° 127"						387 87	
Construction d'un remorqueur pour la drague "N° 127"						9,157 26	
Construction d'un chaland plat pour la drague "N° 127"						375 00	
Construction d'une cale pour la drague "N° 126"						798 22	
						417,598 62	

Crédits non déduits des divers item de dépenses ou totaux:—

	Dragage	Revenu casuel
Drague "N° 110"—louée à la Commission du port de Chicoutimi	$3,994 55	
Drague "N° 123"—pour sauver la voiture Essex vendue à J. I. Leduc	15 00	
Drague *Harricana*—louée à la *South Western Engr. Corp*	206 22	33 78
	$4,215 77	33 78

MANITOBA, SASKATCHEWAN ET ALBERTA

"N° 202"	12-19 juin	Victoria-Beach, Man., jetée	Argile et sable	3,145	1,233 25		·3921
	20 juin-9 juil.	Winnipeg, Man., quai de Brown & Rutherford.	Argile et alluvion	4,400	1,734 91		·3942
	10-28 juil.	Selkirk, Man., bassin	Alluvion	5,695	2,800 94		·4918
	10 août-24 sept.	Selkirk, Man., bassin	Argile	10,505	5,068 87		·4825
	10-13 oct.	Selkirk, Man., bassin	Argile	1,650	783 85		·4750
	30 juil.-9 août	Rivière Wanipigow, Man., entrée.	Gravier	1,443	1,212 35		·8401
	25 sept.-9 oct.	Selkirk, Man., chemin de fer marin.	Argile	4,125	2,215 66		·5371
				30,963		15,049 83	·4860
"N° 204"	Dégréée à Selkirk, Man.					951 92	
"N° 205"	9 juin-6 oct.	George, île, Man., chenal d'entrée et port.	Sable et cailloux	11,941		18,426 01	1·5430
"N° 208"	Dégréée à Cumberland-House, Sask.					604 40	
Plamondon, machineries:	Emmagasinées au Lac La Biche, Alta.					50 00	

SOMMAIRE—RAPPORT DE L'EXERCICE FINANCIER. DRAGUES DU MINISTÈRE, 1928-29—*Suite*

MANITOBA, SASKATCHEWAN ET ALBERTA—*Fin*

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, verges cubes	Coût pour l'endroit	Dépense totale	Coût par verge cube
					$ c.	$ c.	$ c.
Red River	17 mai-2 juin	Devil's Lake, Man.	Argile et alluvion	19,654	2,373 53	.....	·1207
	4 juin-13 oct	Rivière Rouge, Man., embouchure.	Sable et alluvion	89,613	11,824 07	.....	·1319
				109,267	.....	14,197 60	·1299
Winnipegosis	28 mai-11 sept	Devil's Point, Man., chenal	Argile et tuf	11,709	13,871 66	.....	1·1847
	12 sept.-17 oct	Winnipegosis, Man., quai de Stefanson.	Argile et tuf	5,538	5,492 81	.....	·9918
	19-23 oct	Winnipegosis, Man., quai de Booth Fish & Grenons.	Argile et sable	746	899 95	.....	1·2063
				17,993	.....	20,264 42	1·1262
Remorqueur *Parkdale*—Dégréé à Selkirk, Man.						786 77	
Reconstruction du remorqueur *Peguis*						5,027 93	
Reconstruction du remorqueur *Friday*						4,881 44	
Remorqueur *Vaughan*—Travaux généraux						1,916 33	
						82,156 65	

Crédits non déduits des divers item des dépenses ou totaux:—

	Dragage
Remorqueur *Pequin*—loué au ministère de la marine	$ 37 00
Remorqueur *Vaughan*—loué au ministère des Affaires des Sauvages	200 00
	$237 00

COLOMBIE-BRITANNIQUE

"N° 301"		Dégréée à Victoria, C.-B.				1,233 81	
"N° 302"	24 oct.-3 mars	Kootenay-Landing, C.-B.	Argile, sable, alluvion.	40,893	.....	10,438 86	·2552
"N° 303"	Dates diverses	Rivière Fraser, C.-B., Sandheads.	Sable, alluvion	315,612 2	9,479 70	.....	·0934
	Dates diverses	Rivière Fraser, C.-B., Woodwards-Cut.	Sable, alluvion	338,184 3	1,701 61	.....	·0937
	4-5 avril	Squamish, C.-B., quai du gouvernement.	Sable, alluvion	5,148	437 65	.....	·0850
	15 oct	New-Westminster, C.-B., quai du gouvernement.	Sable	792	44 89	.....	·0566
				659,736	.....	61,663 85	·0934
"N° 305"	1er avril-1er déc.	Rivière Fraser, C.-B., Anniewille-Bar.	Sable, alluvion	354,133 3	0,488 26	.....	·0860
	11 juin-21 juil	North-Arm, rivière, C.-B., chenal au mille 11-12.	Sable, alluvion	50,688	5,799 18	.....	·1144
	9-16 juil	Marpole, C.-B., North-Arm, rivière Fraser, mille 10-11, remplissage à l'*United Distillers, Ltd.*	Sable, alluvion Sable, alluvion	24,916	1,963 61	.....	·0788
	3 déc.-30 mars	New-Westminster, C.-B., chenal et remplissage.	Sable, alluvion	187,032 2	8,563 93	.....	·1527
				616,769	.....	66,814 98	·1083
"N° 306"		Dégréée à Vancouver, C.-B.				7,199 86	
"N° 309"	3-14 mai	Little-River, C.-B., embouchure.	Sable, gravier, cailloux.	3,810	552 10	.....	·1449
	15-25 mai	Seymour-Arm, C.-B., quai	Sable fin, bois flottant.	3,190	447 56	.....	·1403
	26 mai-18 juil	Salmon-Arm, C.B., chenal	Argile	17,000	2,384 79	.....	·1402
	19-25 juil	Canoe, C.-B., "Stearns Spur"	Sable	1,970	326 68	.....	·1658
	26 juil.-9 août	Eagle-Bay, C.-B., débarcadère	Argile	4,506	568 43	.....	·1261
	10-14 août	Chase, C.-B., mouillage	Gravier, cailloux	845	182 94	.....	·2164
	3-19 sept	Chase, C.-B., cour de Carney	Sable fin, argile	2,830	346 29	.....	·1223
	20-27 sept	Canoe, C.-B., scierie de Shuswap.	Argile dure	1,325	215 61	.....	·1627
				35,476	.....	5,024 40	·1416
Arrow Lakes	2-11 avril et 15 oct.-1er déc.	Cottonwood-Cut, C.-B., chenal des bateaux.	Sable, gros gravier.	38,280	3,586 74	.....	·0936
	12-28 avril et 28-29 mars.	East et West Arrow-Park, C.-B., quai.	Sable, argile, gravier, cailloux.	3,760	637 85	.....	·1696
	Dates diverses	Two-Beacon-Bar et Carrol's Landing, C.-B., chenal du quai.	Sable, argile	55,656	4,418 71	.....	·0793
	3-8 déc	Goose-Island, C.-B., chenal des bateaux.	Sable	3,430	258 84	.....	·0754

SOMMAIRE—RAPPORT DE L'EXERCICE FINANCIER. DRAGUES DU MINISTÈRE, 1928-29—*Fin*

COLOMBIE-BRITANIQUE—*Fin*

Drague	Date	Endroit	Déblais	Quantité, verges cubes	Coût pour l'endroit	Dépense totale	Coût par verge cube
					$ c.	$ c.	$ c.
Arrow Lakes...	25 janv.-4 fév., 21-22 fév. et 24-28 mars.	Rock-Island, C.-B., chenal des bateaux.	Sable, argile, cailloux.	8,475	776 51	.....	·0916
	5-20 fév.....	Forest-Glen, C.-B., chenal des bateaux.	Sable, argile.....	14,050	1,100 06	.....	·0782
	23 fév.-9 mars...	Graham-Carrol's Crossing, C.-B.	Sable, argile.....	12,490	979 88	.....	·0784
				136,141	.....	11,758 59	·0863
Remorqueur *Petrel*.....				.....	.....	546 25	
Remorqueur *Point Grey*.....				.....	.....	676 57	
Dérocheuse "N° 1".....				.....	.....	3,353 60	
Dérocheuse "N° 2".....				.....	.....	2,405 48	
Construction d'un bateau pour la drague "N° 302".....				.....	.....	2,625 00	
Impressions.....				.....	.....	6 48	
						173,747 75	

Crédits non déduits des divers item des dépenses ou totaux:..

	Dragage	Revenu casuel
Drague "N° 305"—*United Distillers, Ltd*.....	1,750 00	350 00
Drague "N° 305"—New Westminster, Comm. du port.....	1,000 00	200 00
Drague "N° 305"—New Westminster, Comm. du port.....	1,500 00	300 00
Drague "N° 309"—B. J. Carney et Cie.....	505 60	175 34
Drague "N° 309"—*Shuswap Lumber Co*.....	189 60	65 76
Drague "N° 309"—L. E. Stearns.....	491 40	.....
	$ 5,436 60	$ 1,091 10

BASSINS DE RADOUB

BASSIN DE RADOUB *Champlain*

Bien que la charpente en acier du nouveau matériel d'épuisement ne soit encore achevée, les travaux sont suffisamment avancés pour qu'on puisse poser les moteurs et l'appareil électriques. On est à installer dans le bâtiment des pompes les trois pompes principales. Une des trois pompes d'épuisement fonctionne et on est à installer les deux autres. On est aussi à installer les moteurs électriques, et l'installation de l'appareil électrique est bien avancée. L'installation du nouveau matériel d'épuisement sera suffisamment avancée, à l'ouverture de la saison de navigation, pour qu'on puisse mettre en fonctionnement le bassin de radoub.

Le personnel régulier s'est chargé du fonctionnement et de l'entretien ordinaire du bassin de radoub, et les travaux suivants ont été exécutés: on a réparé l'ouvrage en brique, les arches, les contre-portes, les compartiments à l'eau, les broyeurs de mâchefer, etc., des chaudières à vapeur; on a réparé la couverture d'amiante des tuyaux d'alimentation d'eau et de vapeur et des tambours des chaudières, et le pavé en béton du bassin de radoub; les barres de grille des foyers mécaniques des chaudières à vapeur ont été réparées ou renouvelées; la couverture d'amiante des tuyaux et des tambours a été nettoyée et peinturée; deux pointeaux de fermeture en bronze, des valves de 42 pouces du caisson roulant ont été renouvelés, et on a remis à neuf deux des enduits des moteurs électriques des cabestans; on a pratiqué des rainures de levage dans 660 tins; l'ouvrage en bois extérieur des bâtiments et la clôture en bois entourant le terrain du bassin

de radoub ont été peinturés; le plafond du tunnel conduisant des compartiments du bassin de radoub à l'ascenseur a été remis à neuf, et des réparations d'ordre général ont été faites aux bâtiments et à l'appareil hydroélectrique à vapeur.

Le bassin de radoub a été occupé pendant 145 jours par vingt-huit vaisseaux d'un tonnage total de 72,275 tonnes.

Treize vaisseaux du gouvernement canadien ont occupé le bassin de radoub pendant soixante-treize jours, au cours de la saison de navigation, et pendant trois jours en hiver.

VIEUX BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT

L'installation a été maintenue en bon état pendant toute l'année. Le bâtiment pour les salles de toilette, les ateliers du charpentier et du forgeron, le hangar à bois et les hangars pour les cordages et les outils, qui ont été construits à l'entreprise, ont été parachevés. La salle à manger, la forge en béton et les deux bâtiments pour l'emmagasinement des peintures et des huiles, qui ont été construits en vertu d'un autre contrat, ont aussi été parachevés. Le derrick de 100 tonnes a été remis en bon état, à l'entreprise, et le travail a été fini en février. On a adjugé un contrat pour la construction d'une allonge au bâtiment des pompes, devant servir d'usine, et pour l'installation d'un groupe moteur-générateur. Ces travaux n'étaient pas encore terminés à la fin de l'exercice. Une chaudière portative a été fournie d'après un contrat, et elle a été mise en état de fonctionnement. Les travaux de construction des résidences du directeur du bassin de radoub et de l'opérateur en chef ont été commencés, mais ne sont pas encore terminés. Une allonge au bâtiment en brique contenant les salles de toilette a été construite, à l'entreprise, et était pour ainsi dire parachevée à la fin de l'exercice. Une grande passerelle en acier a été construite pour servir à l'exécution des travaux de réparation; elle est bien plus utile que celle de petit modèle, surtout là où un grand nombre d'hommes est employé. On a construit une nouvelle porte en acier pour fermer le tunnel principal; on s'en est servi deux fois et elle fut absolument sûre et étanche.

Trente-six vaisseaux sont entrés au bassin de radoub pour y être réparés, nettoyés et peinturés, représentant un tonnage total de 139,124 tonnes. Le bassin de radoub a été occupé pendant quatre-vingt-quinze jours, sans compter les dimanches et les jours de fête.

BASSIN DE RADOUB *Lorne*

Le personnel régulier s'est chargé du fonctionnement et de l'entretien ordinaire du bassin de radoub, et les travaux suivants ont été exécutés: on a réparé les tuyaux d'alimentation d'eau et de vapeur, ainsi que leur couverture d'amiante; on a réparé l'ouvrage en brique des chaudières et de la résidence du mécanicien en chef; tous les tuyaux ont été nettoyés et peinturés; on a posé une surface d'*amiesite* sur 1,300 verges carrées du chemin en macadam; le pavé en bois au-dessus du compartiment du caisson roulant, ainsi que les supports et les guides des chaînes du caisson roulant, ont été renouvelés; la clôture et l'ouvrage en bois des bâtiments ont été peinturés, et des réparations d'ordre général ont été faites aux bâtiments et à l'apareil hydroélectrique à vapeur.

Le bassin de radoub a été occupé pendant 177 jours par dix-huit vaisseaux d'un tonnage total de 16,920 tonnes.

Huit vaisseaux du gouvernement ont occupé le bassin de radoub pendant soixante-dix-huit jours, au cours de la saison de navigation.

TRAVERSÉES

LISTE DES PERMIS DE TRAVERSÉE EN VIGUEUR DURANT L'EXERCICE FINISSANT LE 31 MARS 1929

Endroit	Coût annuel du permis
Kingston, Ont.—Cape-Vincent, N.-Y.	$ 25 00
Port-Lambton, Ont.—Robert's Landing, Mich.	1 00
Walkerville, Ont.—Détroit, Mich.	1 00
Windsor, Ont.—Détroit, Mich.	1 00
Calumet, P.Q.—L'Orignal, Ont.	107 00
Buckingham, P.Q.—Cumberland, Ont.	200 00
Montebello, P.Q.—Alfred, Ont.	10 00
Point-Albino, Ont.—Buffalo, N.-Y.	50 00
Gananoque, Ont.—Clayton, N.-Y.	25 00
Cross-Point, P.Q.,—Campbellton, N.-B.	10 00
Brockville, Ont.—Morristown, N.-Y.	1 00
Fassett, P.Q.—Saint-Thomas-d'Alfred, Ont.	10 00
Morrisburg, Ont.—Waddington, N.-Y.	25 00
Courtwright, Ont.—St. Clair, Mich.	10 00
Pembroke, Ont.—Ile Allumettes, Ont.	130 00
Sault-Sainte-Marie, Ont.—Sault-Sainte-Marie, Mich.	100 00
Fitzroy, Ont.—Onslow, P.Q.	200 00
La Passe, Ont.—Fort-Coulonge, P.Q.	204 00
Rainy-River, Ont.—Villes de Beaudette et Spooner, Minn.	50 00
Rockliffe, Ont.—Pointe-Gatineau, P.Q.	50 00
Erie-Beach, Ont.—Buffalo, N.-Y.	50 00
Prescott, Ont.—Ogdensburg, N.-Y.	1 00
Rockport, Ont.—Alexandria-Bay, N.-Y.	25 00
Sombra, Ont.—Marine-City, Mich.	1 00
Walpole, Ont.—Algonac, Mich.	1 00
Aultsville, Ont.—Louisville, N.-Y.	1 00
Froomfield, Ont.—Marysville, Mich.	10 00
Norway-Bay, P.Q.—Sand-Point, Ont.	10 00
Buffalo, N.-Y.—Fort-Erié, Ont.	50 00

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT

J. E. Gobeil, Surintendant général

Situation des lignes	Date de la construction	Longueur des lignes, en milles			Nombre de bureaux	Dépêches transmises	
		Lignes de poteaux	Lignes de fils	Câbles		1928	1929
Terre-Neuve	1883	14	14	–	2	–	–
Nouvelle-Ecosse	1880–1916	828¼	990¾	64½	92	27,203	29,432
Nouveau-Brunswick—							
Chatham-Escuminac	1885–1919	86½	109¾	–	6	9,854	10,479
Baie de Fundy	1880–1916	36	65	50½	30	5,725	5,301
Québec—							
Iles de la Madeleine	1880–1910	93¼	290¾	36	3	3,833	3,540
Anticosti	1881–1890	251½	251½	44¼	8	–	–
Côte Nord du Saint-Laurent	1881–1915	1,038	1,135½	10⅓	71	45,744	48,560
District de Chicoutimi	1881–1912	162	172	–	11	14,960	10,455
Réseau de la Quarantaine—Ile d'Orléans	1885–1912	54¾	152¼	25¼	8	14,822	15,709
Comté de Québec	1909–1914	73	97½	–	9	10,742	10,550
Timiskaming	1910–1912	104	104	–	18	–	–
Ontario—							
Ile Pelée	1889–1927	–	–	33½	–	2,126	1,954
Ile Manitoulin	1914	7½	7½	2¾	–	–	–
Ile Cockburn	1914	5¼	5¼	–	–	–	–
Saskatchewan—						8,846	9,830
Assiniboia-Willlow Bunch	1885–1919	84	84	–	4	–	–
North-Battleford—Ile la Crosse	1912	357	379	–	12	–	–
Lloydminster-Lac Onion	1883–1913	42	42	–	2	–	–
Alberta—						30,522	44,876
Edmonton-Hudson, ceintures et branchements	1883–1913	792	819½	–	20	–	–
Athabaska-Fort McMurray, et branchements	1914–1919	323	323	–	6	–	–
Lac Onion-Mooswa	1883–1919	37	37	–	2	–	–
Colombie-Britannique—							
Terre ferme	1899–1922	656	1,306¾	2½	104	128,843	86,110
Ile Vancouver	1896–1914	1,297¼	1,670½	97¼	160	142,314	156,516
Yukon—							
Ashcroft-Dawson, frontières et branchements	1899–1916	3,415¾	3,938¼	2¾	314	90,071	103,777
Ile Queen Charlotte	1913–1914	90	90	–	13	–	–
		9,848	12,085¾	369 7/12	895	535,605	537,080

RÉSEAUX TÉLÉGRAPHIQUES DU DOMINION

A titre d'intérêt général, et conformément à l'état mentionné l'année dernière, nous donnons ci-après les derniers chiffres que nous avons montrant l'étendue des lignes télégraphiques en service dans tout le Dominion:

Canada	Longueur des lignes en milles				Longueur des conducteurs en milles				Nombre de bureaux
	Aériennes	Souterraines	Sous-marines	Total	Aériens	Souterrains	Sous-marins	Total	
Service télégraphique Canadien-National	23,674	15	17	23,706	127,763	1,141	134	129,038	1,937
Service télégraphique de l'Etat	9,848	–	369 7/12	10,217 7/12	12,085¾	–	369 7/12	12,455⅓	895
Service télégraphique du Pacifique Canadien	15,686	54½	106½	15,847	138,650	2,122	260	141,032	1,510

CONSTRUCTION

Au 31 mars 1929, le Service télégraphique de l'Etat comptait 9,848 milles de lignes de poteaux, 12,085¾ milles de lignes de fils, 369 7/12 nœuds de câbles et 895 bureaux.

Au cours de l'année, on a construit 86¾ milles de lignes nouvelles, comme suit:

	Milles	Milles
Québec—		
Iles de la Madeleine		1½
Saskatchewan—		
De Pegasus à Barnes-Ferry		14
Colombie-Britannique—		
Terre ferme—		
Réseau du lac Knouffe	10½	
Prolongement Hammond Ranch	½	
		11
Ile Vancouver—		
Prolongement de l'île Gossip		1½
Ashcroft-Dawson		
Ashcroft-frontière Dawson—		
Ceinture Vanderhool	9½	
Embranchement Gem Ranch	½	
Réseau Gang Ranch—lac Alkali	24¼	
Embranchement Empire Valley	6½	
Embranchement Cottons	3½	
Réseau Smithers—lac Kathlyn et Evelyn	14½	
		58¾
		86¾
Colombie-Britannique, terre ferme—		
Augmentation du nombre de milles, due au nouveau mesurage de la ligne	13	
Ashcroft-frontière Dawson—		
Augmentation du nombre de milles, due au nouveau mesurage de la ligne	35½	
		48½
Augmentation totale du nombre de milles		135¼

La réduction du nombre de milles de lignes de poteaux, due à l'abandon et au nouvel arrangement de certaines routes, s'analyse comme suit:

	Milles	Milles
Colombie-Britannique—		
Terre ferme—		
Réseaux vendus à la *B.C. Telephone Co*		1006
Ile Vancouver—		
Réseau de Vancouver-Nord à l'île Bowen, transféré à la *B.C. Telephone Co*		22½
Diminution du nombre de milles due au nouveau mesurage		17½
Ile Queen Charlotte—		
Redressement de la ligne		6
Diminution totale du nombre de milles		1,052

Ce qui donne, pour l'exercice 1928-29, le nombre de milles suivant:

Nombre de milles pour 1927–28	10,764¾
Nouvelles lignes construites et augmentation due au nouveau mesurage	135¼
	10,900
Moins les ventes, abandons, etc	1,052
Total, le 31 mars 1929	9,848

La différence entre le nombre de milles de fils donné pour l'exercice 1927-28 et celui de l'exercice 1928-29 s'explique par les additions dues à la construction de nouvelles lignes et par les réductions dues à l'abandon et à la vente de certaines lignes, comme suit:

	Milles	Milles
Milles de fils en 1927–28		13,917⅜
Plus les nouvelles constructions:		
Québec—		
Iles de la Madeleine	45⅞	
Côte nord	95	
		140⅞
Saskatchewan—		
Réseau Pegasus-Barnes Ferry		14
Colombie-Britannique—		
Terre ferme—		
Réseau du lac Knouffe	10½	
Réseau du Hammond Ranch	½	
		11

Ile Vancouver—		
Prolongement de l'île Gossip		1½
Yukon et le nord de la Colombie-Britannique—		
Vanderhoof	19	
Central Ashcroft	4	
Embranchement Gem Ranch	1	
Réseau Gem Ranch-lac Alkali	24¼	
Embranchement Empire Valley	6½	
Embranchement Cottons	3½	
Réseau Smithers-lac Kathlyn et Evelyn	14½	
Augmentation due au nouveau mesurage	47¾	
		120¼
Total, le 31 mars 1929		14,205
Moins les ventes, abandons, etc.—		
Colombie-Britannique—		
Terre ferme—		
Réseaux vendus à la *B.C. Telephone Co*	2,042½	
Diminution due au nouveau mesurage	3¼	
		2,045¾
Ile Vancouver—		
Vancouver-Nord à l'île Bowen—		
Réseau transféré à la *B.C. Telephone Co*	50	
Diminution due au nouveau mesurage	17½	
		67½
Ile Queen Charlotte, redressement de la ligne		6
		2,119¼
Total, milles de fils pour 1928–29		12,085¾

RECETTES ET DÉPENSES

Les recettes et dépenses de chacun des réseaux de l'Etat, dans les divers districts mentionnés plus haut, sont énumérées dans le tableau suivant:

Télégraphes et téléphones	Dépenses 1928–29				Revenu 1928–29
	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Cap Ray—Terre-neuve (octroi)	.....	.....	250 00	250 00	.....
Provinces Maritimes—					
Baie de Fundy, réseau de la	.....	.....	4,276 37	4,276 37	1,983 77
Cap-Breton, réseau du	.....	10,876 24	32,188 78	43,065 02	9,809 24
Chatham-Escuminac, réseau	.....	.....	2,949 60	2,949 60	2,483 16
Ile-du-Prince-Edouard et terre ferme	.....	.....	7,184 09	7,184 09	.....
Québec, terre ferme—					
Réseau télégraphique de la côte nord du St-Laurent—					
Côte nord (est)	.....	.....	37,916 90	37,916 90	18,573 71
Côte nord (ouest)	18,560 30	.....	13,279 90	31,840 20	2,723 35
Réseaux du comté de Québec	.....	.....	3,030 28	3,030 28	1,716 39
Réseau du Timiskaming	.....	.....	1,000 00	1,000 00	
Québec, îles—					
Anticosti	.....	.....	3,932 00	3,932 00	.....
Grosse-Ile, Ile-aux-Coudres et Ile d'Orléans	.....	.....	3,480 81	3,480 81	1,113 42
Iles de la Madeleine	.....	2,429 21	12,459 68	14,888 89	3,229 42
Provinces Maritimes et Golfe en général	.....	.....	7,551 65	7,551 65	.....
Câblier *Tyrian*	.....	9,450 00	81,620 91	91,070 91	
Ontario—					
Réseau de l'île Pelée	.....	.....	1,218 59	1,218 59	195 60
Alberta-Saskatchewan—					
Alberta-Saskatchewan, réseaux	27,007 06	11,775 98	113,280 90	152,063 94	30,805 08
Colombie-Britannique—					
Terre ferme	2,599 17	8,512 40	59,824 60	70,936 17	44,112 96
Ile Vancouver	60 00	27,516 79	128,932 87	156,509 66	75,804 26
Yukon—					
Réseau du nord de la Colombie-Britannique	6,879 54	23,820 35	71,700 05	102,399 94	108,111 91
Yukon, réseau principal	.....	20,821 79	134,226 05	155,047 84	
Service télégraphique en général	.....	.....	3,275 15	3,275 15	.....
Recettes nettes	.....	.....	.....	.....	$ 300,662 27

RECETTES ET DÉPENSES

Les recettes et dépenses de chacun des réseaux de l'Etat, dans les divers districts mentionnés plus haut, sont énumérées dans le tableau suivant—*Fin*

Télégraphes et téléphones	Dépenses 1928–29				Revenu 1928–29
	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
REVENU CASUEL PERÇU—					
Alberta-Saskatchewan—					
Vente d'équipement et de chevaux	.....	.....	.....	.....	272 83
Colombie-Britannique, terre ferme—					
Vente de lignes et de vieux matériaux	.....	.....	.....	.....	54,775 00
Location et vente de matériaux	.....	.....	.....	.....	58 73
Réseaux de l'île Vancouver—					
Location de poteaux, vente de vieux bateaux	.....	.....	.....	.....	106 00
Réseau du Yukon—					
Location de poteaux, vente de vieux bateaux et de vieux matériaux	.....	.....	.....	.....	296 91
Cap-Breton, réseau du—					
Location de poteaux, vente de meubles	.....	.....	.....	.....	128 60
Réseau télégraphique de la côte nord du Saint-Laurent—					
Location de poteaux, vente de vieux matériaux	.....	.....	.....	.....	91 00
Câblier Tyrian—					
Vente de bouts de câble	.....	.....	.....	.....	2 00
Divers—					
Vente de papeterie à l'Imprimerie nationale	.....	.....	.....	.....	91 86
Totaux	55,106 07	115,202 76	723,579 18	893,888 01	356,485 20

REMARQUE.—En sus de ce qui précède, un impôt d'accise de $6,773.25 a été perçu et versé au ministère du Revenu national.

ENTRETIEN

Le coût du personnel et de l'entretien des services télégraphique et téléphonique de l'Etat dans les Provinces Maritimes, la Province de Québec et le bas du fleuve Saint-Laurent, pour l'exercice financier 1928-29, se chiffre à $211,120.97.

A comparer avec le dernier exercice financier, ceci constitue une augmentation de $32,569.79, qui s'analyse comme suit:

Baie de Fundy	$ 12 59	
Cap-Breton	712 24	
Chatham-Escuminac	559 49	
Ile-du-Prince-Edouard	42 68	
Côte nord, à l'est de Bersimis	5,626 11	
Comté de Québec et l'île d'Orléans	271 04	
Grosse-Ile, île aux Coudres	364 15	
Iles de la Madeleine	2,687 16	
Provinces Maritimes et Golfe en général	2,693 00	
Câblier *Tyrian*	22,739 92	
Augmentation totale		$35,708 38
Moins les diminutions suivantes:		
Côte nord à l'ouest de Bersimis	$ 2,121 59	
Timiskaming	1,000 00	
Anticosti	17 00	
		3,138 59
Augmentation nette		32,569 79

Le coût du personnel et de l'entretien des services télégraphique et téléphonique de l'Etat dans les divisions qui sont à l'ouest des Provinces Maritimes et de la province de Québec, pour l'exercice financier 1928-29, se chiffrent à $512,458.21.

A comparer avec le coût pour le dernier exercice financier, ceci accuse une diminution de $14,844.12, qui s'analyse comme suit:

Colombie-Britannique et terre ferme	$23,093 31	
Ile Vancouver	249 49	
		$23,342 80
Moins les diminutions suivantes:		
Ile Pelée	$ 975 16	
Alberta-Saskatchewan	4,303 64	
Colombie-Britannique, au nord	45 34	
Yukon (réseau principal)	2,178 98	
Service télégraphique en général	995 56	
		$ 8,498 68
Diminution totale		$14,844 12

L'augmentation du coût du personnel et de l'entretien pour tout le Service est de $17,725.67, comme suit:

Augmentation pour Québec et l'Est	$32,569 79	
Diminution à l'ouest de Québec	14,844 12	
Augmentation		$17,725 67

L'augmentation de $53,437.35 pour les dépenses totales s'établit comme suit:

Augmentation des réparations pour Québec et l'Est	$ 4,991 76	
Augmentation des réparations à l'ouest de Québec	33,622 52	
Augmentation du coût des réparations	$28,630 76	
Augmentation du coût du personnel et de l'entretien	17,725 67	
Augmentation due à la construction	7,080 92	
Augmentation totale des dépenses		$53,437 35

RECETTES

Les recettes de l'exercice 1928-29 accusent une augmentation de $4,064.20 sur celles de l'exercice précédent. Le nombre de bureaux ouverts à la fin de l'exercice était 895, soit une diminution de 145. Le nombre de dépêches accuse une augmentation de 1,475, malgré cette diminution dans le nombre de bureaux.

On doit remarquer qu'en dépit de la vente de plus d'un mille milles de ligne, et de la diminution dans le nombre de bureaux qui en résulta, les recettes se sont accrues de $4,064.20.

SERVICE TÉLÉPHONIQUE DES MINISTÈRES, 1928-29

Ministères	Postes annuels								Postes temporaires			Montant total
	De bureau				De résidence		Total	Montant pour l'exercice	De bureau	Embr.	Montant	
	P.C.P.		Direct		Direct	Embr.						
	De bureau	Embr.	Direct	Embr.								
								$ c.			$ c.	$ c.
Agriculture	87	76	3	2	11	3	182	4,118 46	7	8	171 84	4,290 30
Archives	8	3			1	1	13	322 56				322 56
Auditeur général	29	1			1	1	32	621 16	1	1	27 14	648 30
Fonds patriotique canadien	1						1	22 08				22 08
Directeur général des élections	1	3					4	82 20				82 20
Commission du Service civil	30	23			4	1	58	1,168 52	1	1	0·13	1,168 65
Commission de Conservation									3	2	24 99	24 99
Cour de l'Echiquier	6				1		7	181 98				181 98
Affaires étrangères	24	4			10	2	40	943 91	1		13 44	957 35
Finances	44	7			3	1	55	872 78	1		9 93	882 71
Comm. de surveillance des contrats du gouvernement	5	2					7	165 84				165 84
Résidence du Gouverneur général	22	1					23	394 18				394 18
Gouverneur général	4	2	3	2	9	4	24	792 92				792 92
Santé	23	7			2	1	33	749 40	1	1	12 90	762 30
Chambre des Communes	62	25	2	1	1		91	1,542 27				
Chambre des Communes (service sessionnel)									190	22	1,243 11	2,785 38
Immigration et Colonisation	30	16	2		3	1	52	1,333 51				1,333 51
Affaires des Sauvages	16	3			2	2	23	630 14				630 14
Assurances	8	1			1	1	11	239 16				239 16
Intérieur	219	74			4	3	300	6,981 45	7	8	120 40	7,101 85
Justice	26	7	1		8	2	44	999 99	4	6	62 83	1,062 82
Laboratoire de géologie	1						1	22 08				22 08
Travail	20	12	1	2	7	4	46	922 20				922 20
Bibliothèque du Parlement	3				2	1	6	139 20				139 20
Marine et Pêcheries	76	15			5	2	98	1,943 25	1		14 52	1,957 77
Mines	78	14	5	3	1	1	102	1,986 75				1,986 75
Défense nationale	216	10	8	2	3	1	240	5,894 86	5	5	36 93	5,931 79
Galerie nationale	1	3					4	68 88				68 88
Conseil national des recherches	9	1					10	112 35	6		169 14	281 49
Revenu national	79	17	2		3		101	1,899 42	1		32 67	1,932 09
Brevets	13	4			1	1	19	540 55				540 55
Postes	82	15	5	1	5	2	110	3,142 77	3	1	19 46	3,162 23
Imprimerie nationale	44	7					51	832 29				832 29
Conseil Privé	6	1	1		4	1	13	320 95	2		25 91	346 86

SERVICE TÉLÉPHONIQUE DES MINISTÈRES, 1928-29—*Fin*

Ministères	Postes annuels								Postes temporaires			Montant total
	De bureau				De résidence		Total	Montant pour l'exercice	De bureau	Embr.	Montant	
	P.C.P.		Direct		Direct	Embr.						
	De bureau	Embr.	Direct	Embr.								
								$ c.			$ c.	$ c.
Travaux publics	68	20	3	1	6	3	101	2,044 69	4	1	55 46	2,100 15
Commission des chemins de fer	20	11	.....	.....	1	1	33	717 72	.....	.....	.....	717 72
Chemins de fer et Canaux	28	20	7	.....	10	2	67	1,831 51	.....	.....	.....	1,831 51
Royale gendarmerie à cheval canadienne	39	13	5	1	1	1	60	1,352 48	3	3	35 84	1,388 32
Secrétaire d'Etat	17	8	.....	.....	2	1	28	481 83	3	4	55 86	537 69
Sénat	35	10	.....	.....	5	3	53	935 95	1	1	16 93	.....
Sénat (service sessionnel)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	59	3	373 01	1,325 89
Rétablissement des soldats dans la vie civile	110	16	.....	.....	.....	.....	126	2,077 35	1	.....	10 85	2,088 20
Comm. de l'Etablissement des soldats	17	12	.....	.....	.....	.....	29	740 27	.....	.....	.....	740 27
Bureau du Solliciteur général	3	2	.....	.....	.....	.....	5	83 28	.....	.....	.....	83 28
Cour Suprême	14	2	.....	.....	1	1	18	419 25	.....	.....	.....	419 25
Commission du tarif	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	42 35	.....	.....	.....	42 35
Commerce	46	18	1	.....	2	1	68	1,635 37	2	2	54 66	1,690 03
	1,670	486	49	15	121	49	2,390	52,350 11	307	69	2,587 95	54,938 06

Postes annuels	2,390	$ 52,350 11
Postes temporaires	376	2,587 95
Nombre total des postes pour lesquels on a payé au cours de l'exercice 1928–29	2,766	$ 54,938 06
Aménagement des centraux privés		26,650 63
Salaires des téléphonistes de centraux privés		23,595 63
Impression de l'annuaire des postes ministériels		958 19
Dépense totale		$ 106,142 51

DIVERS RÉSEAUX

TERRE-NEUVE

Cette ligne, dont la construction a été complétée en 1883, relie le Port-au-Basque au cap Ray, une distance de 14 milles. Elle est administrée en vertu d'un marché avec la Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine, à laquelle le gouvernement du Dominion verse une petite subvention annuelle. Pour encourager le commerce maritime, cette ligne fut construite pour relier le phare du cap Ray aux services météorologiques et de signaux.

CAP-BRETON

Au cours de la saison de travail, les réseaux ont été réparés d'une manière générale, et, comme résultat, un service très satisfaisant a été maintenu durant toute l'année. Cet ouvrage, à part les réparations ordinaires et peu importantes, consistait entre autres choses à renouveler les poteaux sur une distance de 43½ milles, dans les sections suivantes:

De Grand-Narrows à Eskasoni	21 milles
Du village Ste-Marguerite à Money-Point	3½ "
De Bay-St. Lawrence à Aspy-Bay	5 "
De North-Ingonish à Green-Brook	5½ "
De West-Lake-Ainslie vers Kenlock	6 "
Reconstruction de la ligne de l'île Port-Hood	2½ "
	43½ "

En sus de ces travaux, on a dû changer de place 48 milles de ligne afin de permettre la construction et l'élargissement du chemin par la Commission de la Voirie de la Nouvelle-Ecosse. Ces travaux ont été faits dans seize divers endroits et ont nécessité l'emploi d'un grand nombre d'hommes et la manutention d'une quantité considérable de matériaux.

Le service téléphonique a été augmenté par l'installation de vingt et un nouveaux postes. A cause de changement de résidence, cinq abonnés ont abandonné leur service. Il y a donc une augmentation pendant l'exercice de seize abonnés.

Les recettes pour le dernier exercice accusent une augmentation de $912.14 sur celles de l'exercice précédent. Cette augmentation est due en grande partie à de plus grandes activités dans le commerce maritime, les mines et les pêcheries. Le tourisme, qui s'est développé au Cap-Breton, ces dernières années, d'une manière très considérable, constitue aussi un facteur dans l'accroissement du revenu provenant des services télégraphique et téléphonique. Le coût d'exploitation pour l'exercice 1928-29, si on le compare avec celui de l'exercice précédent, accuse une augmentation de $712.24. On a transmis 2,229 dépêches de plus.

BAIE DE FUNDY

Les circuits téléphonique et télégraphique de ce réseau ont donné un service satisfaisant au cours du dernier exercice. Ce réseau, dont les principales lignes se trouvent dans l'île Grand-Manan, est relié aux îles et aux phares des alentours. Les activités commerciales sont surtout dues à l'industrie de la pêche. Le coût d'exploitation s'élève à $4,276.37, soit $12.59 de plus que l'exercice précédent. Il y a eu une diminution de $237.72 dans les recettes, surtout à cause d'une diminution de 424 dans le nombre de dépêches transmises. Le nombre de bureaux reste le même.

CHATHAM-ESCUMINAC

Un service constant et satisfaisant a été maintenu pendant tout l'exercice. Le coût d'exploitation de 1928-29, à comparer avec celui de l'exercice précédent,

accuse une augmentation de $559.49. Les recettes se sont accrues de $363.81, et le nombre de dépêches transmises est de 625 de plus. Treize nouveaux abonnés ont été ajoutés à la liste, laquelle porte soixante-trois noms. Ce réseau s'étend sur une distance de 85 milles, le long de la rive nord-est du Nouveau-Brunswick et dans la région de Chatham.

ÎLES-DE-LA-MADELEINE

Le réseau téléphonique dans ces îles a donné un service satisfaisant pendant toute l'année. On a amélioré les facilités de transmission d'une partie du réseau, dans l'île d'Amherst, en remplaçant le circuit relié au sol par un circuit métallique. A cause de ce changement et de la pose d'un circuit à deux fils, entre le central de Grindstone et l'Etang-du-Nord, rendu nécessaire par ledit changement, 46 milles de fils ont été ajoutés à ce réseau, et la transmission entre les centraux d'Amherst et de Grindstone a été considérablement améliorée. L'exercice dernier, il y avait 167 abonnés; il y en a présentement 182, répartis entre les trois centraux, comme suit: Amherst-Harbour, 43; Grindstone, 101; Grosse-Ile, 38. Le coût d'exploitation de ce réseau a été de $2,687.16 de plus que l'exercice dernier. Les recettes accusent une augmentation de $135.29, et le nombre de dépêches a été 293 de moins.

ÎLE D'ANTICOSTI

Le service télégraphique de cette île qui était loué à l'Administration d'Anticosti depuis 1924, est maintenant exploité par l'*Anticosti Corporation* qui est aujourd'hui propriétaire de l'île. Cette corporation a pris à sa charge le bail du service télégraphique aux conditions et termes originaux. Le service télégraphique par le câble de quarante-cinq milles qui relie Gaspé à la rivière Jupiter, a été très satisfaisant toute l'année.

CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT, À L'EST

En dépit de la surproduction de bois de pulpe et de papier à journal qui se manifesta au cours de l'exercice 1927-28 et dont les effets se firent sentir pendant l'exercice 1928-29, les usines de cette industrie se sont constamment développées, à plusieurs endroits le long de la Côte Nord, particulièrement à Trinity-Bay, où des travaux de construction très étendus furent exécutés. Le parachèvement d'une grande jetée procure des facilités à tous les bateaux, faisant de Trinity-Bay une escale pour le commerce maritime de la Côte Nord. On se propose de faire de grands développements industriels, dont le plus important sera à Pentecôte et à la baie Comeau, ce qui devrait augmenter les activités sur notre réseau télégraphique. La ligne principale de Murray-Bay, Québec, à Red-Bay, Labrador, une distance de 1,014 milles, demeure le seul moyen de communication télégraphique et téléphonique sur cette longue étendue de territoire. Le coût d'exploitation pour l'exercice 1928-29, si on le compare avec celui de l'exercice précédent, accuse une augmentation de $5,626.11. Le nombre de dépêches transmises est de 2,816. Il y a le même nombre de bureaux que le dernier exercice, et il y a eu une augmentation de $71.18 dans les recettes.

CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT, À L'OUEST, ET DISTRICT DE CHICOUTIMI

Au cours de la saison dernière, on a reconstruit les réseaux de cette région. Un second fil télégraphique a été tendu de Tadoussac à Bersimis, soit une distance de 95 milles, et une nouvelle ligne de poteaux de cèdre a été construite entre la rivière Portneuf, à Hamilton-Cove, et Bersimis, une distance de 43

milles. Cette dernière ligne remplace l'ancienne ligne de poteaux qui avait été construite il y a plus de quarante ans. Le coût d'exploitation du service, dans cette région, pour l'exercice 1928-29, à comparer avec celui de l'exercice précédent, accuse une diminution de $2,121.59. Les recettes accusent une diminution de $271.48, et le nombre de bureaux est le même.

ÎLE D'ORLÉANS ET RÉSEAU DE LA QUARANTAINE

Ces lignes ont donné un service satisfaisant à l'île d'Orléans, à la Grosse-Ile et à l'Ile-aux-Grues. Ces îles sont situées dans le fleuve Saint-Laurent, à environ six milles en aval de la ville de Québec et se trouvent sur une étendue d'environ 45 milles, en descendant le fleuve. Un réseau de lignes aériennes et de câbles relie les diverses îles de ce groupe, au moyen duquel on procure aux habitants un service télégraphique et téléphonique exploité à bon compte et bien administré. Le coût d'exploitation pour l'exercice 1928-29 est de $364.15 de plus que celui de l'exercice précédent. On a transmis 887 dépêches de plus, et les recettes se sont accrues de $84.01.

COMTÉ DE QUÉBEC

Ces lignes téléphoniques ont donné un service très satisfaisant aux villages des Laurentides au nord de la ville de Québec. En plus du service à conversations taxées, qui est d'une grande utilité pour le public, ces lignes desservent soixante-quatorze abonnés. A comparer avec le nombre d'abonnés de l'exercice précédent, il y a neuf abonnés de moins, ce qui explique en partie la diminution de $304.89 dans les recettes de l'exercice. Le coût d'exploitation pour l'exercice 1928-29 accuse une augmentation de $271.04.

TIMISKAMING

La Compagnie du Téléphone du Nord, Limitée, continue à exploiter ces lignes en vertu d'un bail.

ÎLE PELÉE, ONTARIO

Cette île, sise dans le lac Erié, à 17 milles de la terre ferme, est desservie par deux câbles téléphoniques. Ces câbles se terminent près du quai Scudder et sont reliés au central téléphonique de l'île, au quai de l'ouest, au moyen d'une ligne de terre de six milles. Grâce à ce service combiné et à l'aide des centraux de la compagnie de téléphone Bell, à Kingsville et Leamington, les habitants de cette île très productive ont un service téléphonique local et à longue distance. Le coût d'exploitation pour l'exercice 1928-29 accuse une augmentation de $975.16 sur celui de l'exercice précédent.

SASKATCHEWAN ET ALBERTA

La température a été passablement favorable à l'entretien des lignes de cette division combinée. Beaucoup de grandes routes ont été construites par les gouvernements provinciaux. A cause de ces travaux, nos réparateurs de ligne ont dû être sur le qui-vive, en sorte que très peu d'interruptions sérieuses se sont produites au cours des changements faits aux chemins. L'ouvrage le plus important exécuté en Alberta, au cours de la construction de ces routes, a été fait entre Grouard et Peace-River, où 60 milles de ligne télégraphique ont été transportés du sentier original à la grande route. Dans la Saskatchewan, on a entrepris de semblables travaux sur la ligne reliant North-Battleford à l'Ile-la-Crosse, c'est-

à-dire de Cochin au lac Midnight, soit une distance de 37 milles. Au cours de l'exercice, la nouvelle construction a été comme suit: 14 milles de ligne téléphonique, entre Pegasus et Barnes-Ferry, sur le réseau de Meadow-Lake à Loon-Lake. Les recettes ont été très satisfaisantes; elles accusent une augmentation de $8,319.34 sur celles de l'exercice précédent, le nombre de dépêches transmises ayant été 15,329 de plus. Le coût d'exploitation pour 1928-29, si on le compare avec celui de l'exercice précédent, accuse une augmentation de $4,303.64.

COLOMBIE-BRITANNIQUE, TERRE FERME

L'exploitation des diverses lignes de cette division a continué de donner un rendement satisfaisant, et le service a été fait d'une manière prompte et efficace. Les recettes de l'exercice accusent une diminution sur celles de l'exercice précédent, laquelle diminution est due à la vente et au transport d'une grande partie de notre réseau à la *British Columbia Telephone Company*. En tout, 1,006 milles de ligne de poteaux et 2,042½ milles de fils, ainsi que 11 milles de câble sous-marin, ont été ainsi disposés qu'on a pu réduire le nombre de bureaux de 240 à 104. La nouvelle construction, au cours de l'exercice, a été comme suit: un prolongement à la ligne, à partir d'un endroit sur le réseau Kamloops—Heffley Lake—Squam Bay au lac Knouffe, soit une distance de 10½ milles. Le coût d'exploitation pour 1928-29, comparé avec celui de l'exercice précédent, accuse une diminution de $23,093.31, laquelle est due à la réduction dans la longueur de la ligne à entretenir. Il y a eu aussi une diminution de $23,223.13 dans les recettes; ceci est dû à la réduction de 42,733 dans le nombre de dépêches transmises. Il y a eu une diminution de 600 dans le nombre d'abonnés de téléphone répartis entre les divers centraux, ainsi qu'une diminution de 136 dans le nombre de bureaux.

DISTRICT DE L'ÎLE DE VANCOUVER

Toutes les lignes télégraphiques et téléphoniques de cette division ont été maintenues en bon état pendant tout l'exercice. La ligne entre North-Vancouver et Bowen-Island a été transférée, en vertu d'un marché, à la *British Columbia Telephone Company*. On a construit gratuitement deux circuits entre North-Vancouver et Whytecliffe, dans le câble téléphonique aérien de la Compagnie, pour la ligne principale de l'Etat et la ligne de Squamish. Entre Whytecliffe et Bowen-Island, le câble téléphonique seulement a été transféré, l'Etat gardant un câble entre ces endroits pour l'usage de la ligne principale. A cause de plus grandes activités sur ces lignes, il a été nécessaire de louer un circuit de la *British Columbia Telephone Company*, entre Vancouver à Nanaïmo, moyennant la modique somme de $100 par mois. Un nouveau prolongement a été construit de l'île Galiano à l'île Gossip, soit une distance de 1¾ mille dont ¼ de mille est un câble, afin de procurer une communication à la place d'été qui s'y trouve.

Le coût d'exploitation pour l'exercice 1928-29, à comparer avec celui de l'exercice précédent, accuse une diminution de $249.49. Les recettes se sont accrues de $7,211, 14,202 dépêches de plus ayant été transmises. Il y a quatorze bureaux de moins. Les postes attachés aux divers centraux sont au nombre de 312, soit une augmentation de huit.

RÉSEAU DU YUKON

La ligne principale et ses embranchements, qui forment le réseau télégraphique du Yukon, ont été maintenus en opération, durant l'exercice, avec le moins de retards possibles dans la transmission des dépêches. Le temps perdu à

cause d'interruptions dans les circuits a été beaucoup moindre qu'au précédent exercice. A Smithers, plusieurs postes ont été enlevés de la ligne principale et placés sur la ligne téléphonique rurale en dehors de Smithers. Ce changement diminue la charge sur la ligne principale et augmente la vitesse de la transmission. Des répétiteurs J.C. ont été installés à divers endroits pour servir de survolteurs dans le circuit, s'il y a lieu; ils ont donné de bons résultats.

Sur l'embranchement allant de Hazelton à Prince-Rupert et Stewart, les activités ont été très considérables au cours de l'exercice, à cause du développement dans les opérations minières autour de Stewart, et de l'accroissement général du commerce. Il s'est produit peu d'interruptions. Les recettes sur l'embranchement de l'île Queen Charlotte se sont accrues comme résultat de plus intenses activités dans l'industrie de la pêche. Les retards ont été rares. Ces lignes ont été maintenues en bon état, et les vieux poteaux ont été remplacés par des neufs, là où la chose était nécessaire. Sur l'embranchement Ashcroft-Lillooet, les activités se sont légèrement accentuées. Sur l'embranchement de 150-Mile-House à Bella-Coola, l'exploitation a donné une petite augmentation de rendement. Quelques nouveaux postes ont été posés et on a construit un embranchement de 3½ milles pour donner une communication à une autre personne. Des réparations peu importantes ont été exécutées. Il y a eu une légère augmentation dans les recettes de l'embranchement de 150-Mile-House à Likely, à cause de plus grandes activités dans l'industrie minière. La ligne de Berkerville a été pour ainsi dire reconstruite. Il y a eu une légère augmentation dans le rendement de la ligne téléphonique Lillooet-Lytton, et la saison prochaine devrait rapporter une bonne augmentation dans les recettes, à cause du grand nombre de touristes fréquentant la nouvelle grande route.

La ligne principale a été bouclée de Nechacco à Vanderhoof, soit une distance de 9½ milles, étant donné que le réparateur de ligne a déménagé de Fort-Fraser à Vanderhoof pour s'occuper de l'entretien du central téléphonique de ce dernier endroit, et afin de se trouver à un endroit plus central. Le bureau de Fort-Fraser a été converti en un bureau téléphonique à commission. La ligne qui manquait entre Gang-Ranch et le lac Alkali a été posée; elle a 24½ milles de longueur, donne une communication à Dog-Creek, C.-B., et procure une route alternative au commerce, lorsque la ligne principale entre Clinton et 150-Mile-House est interrompue. Un embranchement de 6½ milles de longueur a été construit de la ligne Clinton-Gang Ranch à Empire-Valley. Une ligne de 14½ milles de longueur a été construite de Smithers au district du lac Kathlyn et Evelyn; plusieurs nouveaux abonnés en ont profité.

Le coût d'exploitation pour l'exercice 1928-29, si on le compare avec celui de l'exercice précédent, accuse une augmentation de $2,224.32. Les recettes se sont accrues de $11,057.45, augmentation due en partie à une augmentation de 13,706 dans le nombre de dépêches transmises. Il y a huit bureaux de plus et quarante-sept abonnés de plus, répartis entre les divers centraux.

CÂBLIER *Tyrian*

Itinéraire du câblier *Tyrian* pendant l'exercice financier 1928-29, et liste des réparations effectuées:

1928

1er et	2 avril	A Halifax.
	3 "	Embarque du câble, du steamer *Ascania*, au terminus du sud.
	7 "	Embarque des isolateurs pour distribution générale.
	6 juin	Aux chantiers d'Halifax pour des réparations à la coque.
	20 "	Au quai de Plant pour être allégé.
	21 "	Sur le chemin de fer maritime de Dartmouth pour être gratté et peinturé.
	22 "	Réglage des compas.
25 et	26 "	S'approvisionne de charbon au quai n° 9.
	27 "	Départ pour l'île de Coffin.
	28 "	Répare le câble de l'île de Coffin et part pour Grand-Manan.
	29 "	A Grand-Manan; trop brumeux pour travailler.
	30 "	Répare le câble neuf de Whale-Cove.
	1er juillet	Répare le câble Eastport-Welchpool.
	2 "	A Eastport et à l'anse Flagg. Très brumeux.
3 et	4 "	Répare le câble de Gannet-Rock et celui de Wood-Island.
	5 "	Part de Grand-Manan pour Halifax.
	6 "	A Halifax.
	10 "	Départ pour Big-Bras-d'Or.
	11 "	Répare le câble de Big-Bras-d'Or.
	12 "	Répare l'extrémité du câble d'Ingonish, près du rivage.
	13 "	Part de North-Sydney pour South-Nelson.
14 et	18 "	Embarque des poteaux à South-Nelson.
	19 "	Part de South-Nelson pour Bersimis.
	21 "	Débarque des matériaux à Bersimis et en embarque d'autres à Rimouski.
	22 "	A Tadoussac pour des ordres.
	23 "	Embarque des matériaux à Tadoussac et en débarque à Bersimis.
	24 "	Débarque des matériaux aux Escoumains et Portneuf.
	25 "	Débarque des matériaux au Sault-aux-Cochons et revient à Tadoussac.
	26 "	Part de Tadoussac pour South-Nelson.
28 et	30 "	Embarque des poteaux à South-Nelson.
	31 "	Part de South-Nelson pour Portneuf.
	2 août	Débarque des matériaux au Sault-aux-Cochons et en embarque d'autres à Rimouski.
	3 "	Débarque des matériaux à la baie Laval et à la rivière Colombier.
	4 "	Débarque des matériaux à la rivière Blanche et à la baie Colombier.
	5 "	Va à la Grosse-Ile.
6 et	7 "	Répare le câble reliant Marguerite à l'Ile-aux-Grues et va à Québec.
	8 "	Remplit les soutes à charbon, à Québec, et part pour l'Ile-aux-Reaux.
	9 "	Répare le câble reliant l'Ile-aux-Reaux à la Grosse-Ile, et part pour South-Nelson.
12 et	13 "	Embarque des poteaux à South-Nelson.
	14 "	Part de South-Nelson pour Bersimis.
	16 "	Débarque des matériaux près de l'île Jeremy.
	17 "	Débarque des matériaux à l'anse Noir et à la baie Norbert.
	18 "	Débarque des matériaux à Bersimis. Va à Tadoussac pour se mettre à l'abri.
	19 "	Achève de débarquer des matériaux à Bersimis, et pose deux câbles en travers la rivière Bersimis. Part pour le cap Tormentine.
	21 "	Répare le câble Tormentine-Traverse et va à Charlottetown.
	22 "	Embarque des provisions à Charlottetown.
23 et	24 "	Répare le câble de Pictou-Island.
	25 "	Va aux Iles-de-la-Madeleine.
26 août-	7 sept.	Reconstruit le central d'Amherst et dispose les lignes pour les circuits métalliques.
	8 "	Tend deux nouveaux fils du central de Grindstone à l'Etang-du-Nord.
9 et	10 "	Visite de l'île Grinsdtone pour des estimations relatives aux circuits métalliques.
	11 "	Part de Grindstone pour North-Sydney.
	12 "	S'approvisionne de charbon, d'eau et de vivres, à North-Sydney.
	13 "	Part pour Charlottetown.
	14 "	A Charlottetown; grand vent du nord-est pendant toute la journée.
	15 "	Répare le câble Tormentine-Traverse et revient à Charlottetown.
16 au	19 "	A Charlottetown, attendant des ordres.
	20 "	Arrive à Halifax.
	1er oct.	Part d'Halifax pour Shippigan.
	3 "	Pose un nouveau câble à Shippigan et sauve le vieux câble.
	4 "	Pose un nouveau câble à l'île Miscou.
	5 "	Va à Bersimis.
	6 "	A Bersimis et à la rivière Colombier.
	7 "	A Portneuf et Tadoussac.
	8 "	Répare le câble de l'Ile-aux-Coudres. Va à Saint-Jean et à l'Ile-aux-Grues.
	9 "	Arrive à Québec.
10 au	12 "	A Québec.
	13 "	Débarque des matériaux à Bersimis et part pour South-Nelson.
15 au	17 "	Embarque des poteaux à South-Nelson.
	18 "	Va aux Iles de-la-Madeleine.
	19 "	Mouillé au large de l'île Entry. Brume.

Itinéraire du câblier *Tyrian* pendant l'exercice financier 1928-29, et liste des réparations effectuées:—*Fin*

20	oct.	Débarque des poteaux à Grindstone et Amherst.
21	"	Débarque des poteaux à Old-Harry-Head.
22	"	Part de Grindstone pour St. Peters.
23	"	Répare le câble de St. Peters et va à Halifax.
24	"	A Halifax.
3	déc.	S'approvisionne de charbon au quai n° 9.
4	"	Embarque des provisions.
6	"	Part d'Halifax pour l'île Scatterie.
7	"	Répare le câble de l'île Scatterie.
8	"	Répare le câble de Big-Bras-d'Or.
9 au 11	"	A North-Sydney, attendant une température favorable. Va aux Iles-de-la-Madeleine.
12	"	Part pour Halifax.
13	"	A Halifax.
	1929	
3	janv.	S'approvisionne de charbon au quai n° 9 et part pour Petit-Passage.
4	"	A l'abri à Liverpool et Shelburne.
5	"	Mouillé aux Yarmouth-Roads, craignant le mauvais temps.
6	"	Mouillé aux Yarmouth-Roads, grand vent de sud-est.
7 au 10	"	A Yarmouth.
11	"	Part de Yarmouth pour Grand-Manan.
12	"	Répare le câble de Deer-Island.
13	"	Répare le câble de Long-Island.
14	"	Dans l'anse Flagg, à l'abri.
15	"	A Eastport, embarquant de l'eau et des vivres.
16	"	Revient à l'anse Flagg.
17	"	Répare le câble reliant Gannet-Rock à Three-Islands, et va à Seal-Cove.
18	"	Va à Westport.
19	"	Mouillé à Westport; grand vent.
20	"	Répare le câble du Petit-Passage, au cours de l'accalmie, et revient à Westport.
21 et 22	"	Mouillé aux Yarmouth-Roads, attendant une température favorable.
23	"	Part de Yarmouth pour Halifax.
24	"	A Halifax.

RAPPORT DU COMPTABLE EN CHEF

Par A. G. Kingston, Comptable en chef

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges, etc.	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Édifices en dehors du Canada										
Londres, Angleterre, Edifice Canadien	.....	6,418 90	18,279 03	8,695 27	439 54	1,240 85	1,954 22	2,194 26	1,438 67	40,660 74
Totaux, édifices en dehors du Can.	.....	6,418 90	18,279 03	8,695 27	439 54	1.240 85	1,954 22	2,194 26	1,438 67	40,660 74
Nouvelle-Écosse										
Amherst, bureau de poste, etc.	.....	225 96	.....	1,166 00	62 20	284 67	435 82	23 48	.....	2,198 13
Annapolis-Royal, bureau de poste, etc.	.....	66 73	.....	900 00	28 35	530 00	112 42	60 00	.....	1,697 50
Antigonish, bureau de poste, etc.	.....	1,952 50	15 00	1,190 00	28 69	546 77	241 39	60 00	.....	4,034 35
Arichat, bureau de poste	.....	47 44	.....	150 00	62 98	267 00	109 00	.....	.....	636 42
Baddeck, bureau de poste, etc.	.....	4 40	.....	1,215 00	23 15	203 00	43 65	.....	.....	1,489 20
Bridgewater, bureau de poste, etc.	.....	589 73	.....	1,046 00	51 83	334 95	186 92	70 00	.....	2,279 43
Canso, bureau de poste, etc.	.....	56 58	.....	1,130 00	48 20	447 00	383 66	.....	.....	2,065 44
Clark's Harbour (édifice Nickerson), bureau de poste	.....	.....	224 96	.....	.....	.....	10 00	.....	.....	234 96
Dartmouth (vieille école), arsenal	.....	.....	100 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100 00
" bureau de poste	.....	460 87	.....	1,046 00	71 60	461 00	570 41	40 00	.....	2,649 88
Digby, bureau de poste	.....	608 59	11 00	1,130 00	40 67	435 29	566 95	80 00	.....	2,872 50
Glace-Bay, bureau de poste	.....	1,572 26	.....	1,290 00	38 95	616 66	903 24	66 00	.....	4,487 11
Guysborough, bureau de poste, etc.	.....	203 15	.....	229 92	78 20	336 50	224 69	.....	.....	1,072 46
Halifax (édifice Bauld), ministère de la Santé	.....	68 45	1,350 00	.....	25 95	289 19	.....	.....	.....	1,733 59
" (*Bedford Chambers*), ministère de l'Agriculture	.....	36 00	60 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	96 00
" (édifice Bellevue), Archives	.....	2,129 68	415 85	3,578 35	199 34	1,907 39	883 10	212 99	.....	9,326 70
" hôpital militaire Camphill	4,410 70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	400 00	.....	4,810 70

" (édifice Cragg), ministère de la Marine et des Pêcheries		4 00	1,237 50	22 74						1,264 24
" édifice des Douanes, etc		2,183 75		9,525 05	168 50	2,391 14	901 03	898 19	224 92	16,292 58
" entrepôt de vérification, etc		6 70		1,260 00			67 25			1,333 95
" édifice d'immigration, jetée n° 2		2,412 47	25,000 00							27,412 47
" (école technique de la Nouvelle-Ecosse), entraînement des officiers			739 62							739 62
" bureau de poste, etc		3,661 90		11,858 21	139 48	2,160 47	2,315 80	674 89	387 14	21,197 89
" station de quarantaine, île Lawlor	500 00	4,320 53				937 33	344 98			6,102 84
" station de quarantaine, hôpital Rockhead		1,968 17				1,406 77	429 21	240 00		4,044 15
" (édifice Queen), Archives		166 00	1,140 00		18 00		14 45			1,338 45
" casernes et chantier de la Marine canadienne		10,426 69								10,426 69
" (édifice Stevens), bureau des poids et mesures			1,237 50							1,237 50
" (édifice Telegraph), bureau des impôts		510 07	4,083 33		22 35		65 51			4,681 26
" généralités		117 67			6 05					123 72
Inverness, bureau de poste		63 26		1,056 00	32 85	424 50	301 95	50 00		1,928 56
Kentville, ferme expérimentale		2,313 00				579 33	202 13		76 50	3,170 96
" bureau de poste, etc		1,846 48		1,130 00	23 75	348 81	375 64	50 00		3,774 68
Liverpool, bureau de poste, etc		242 01		1,017 16	30 35	404 92	292 02	19 00		2,005 46
Lunenburg, bureau de poste, etc		793 35		1,070 00	72 91	504 38	429 90	51 00		2,921 54
Nappan, ferme expérimentale		3,059 50				362 14	218 82		57 74	3,698 20
New-Glasgow (édifice Maritime), ministère de la Défense nationale			140 00							140 00
" bureau de poste, etc		360 44		1,080 00	25 10	707 04	587 95	100 00		2,860 53
North-Sydney, édifice d'immigration							63 74			63 74
" aérodrome (*voir* Aéroports, à la fin du rapport).										
" bureau de poste, etc	7,502 05	1,193 60		1,080 00	119 25	932 65	690 82	32 00		11,550 37
" (édifice Sutherland), min. de la Marine et des Pêcheries			180 00							180 00
" (édifice Terminal), min. de l'Immigration, etc			2,280 00							2,280 00
Parrsboro, bureau de poste		380 07		1,020 00	86 05	564 00	588 06	52 00		2,690 18
Pictou, édifice des douanes, etc		249 65		1,418 43	16 20	554 90	31 56	12 00		2,282 74
" bureau de poste		227 92		525 00	54 55	359 36	223 60	19 33		1,409 76
Shelburne, bureau de poste, etc		570 65		1,130 00	23 39	310 55	288 10			2,322 69
Springhill, bureau de poste, etc		2,260 97		1,160 00	43 73	507 50	393 00	60 00		4,425 20
Stellarton (édifice Hayman), min. de la Défense nationale			1,125 00							1,125 00
" bureau de poste, etc		36 80		240 00	26 74	115 50	129 60	18 50		567 14

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges, etc.	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Écosse—Fin										
Sydney, édifice d'immigration	.....	7 43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7 43
" bureau de poste	.....	763 67	.....	1,395 00	80 45	735 83	1,292 40	.....	.....	4,267 35
" (*Royal Chambers*), min. de la Marine et Pêcheries	.....	.....	825 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	825 00
Sydney-Mines (édifice McDonald), min. de la Défense nationale	.....	.....	880 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	880 00
" bureau de poste, etc	.....	323 08	.....	450 00	62 45	407 50	515 05	37 50	.....	1,795 58
Trenton (édifice Clayden), bureau de poste	.....	74 00	550 00	.....	.....	.....	49 50	.....	.....	673 50
Truro (gare du C.N.R.), division des graines, min. de l'Agriculture	.....	128 26	765 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	893 26
" bureau de poste (allonge)	21,389 76	485 34	.....	1,002 00	98 50	789 01	668 58	32 00	.....	24,465 19
" tracteur pour les matières postales	1,277 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,277 60
Westville, bureau de poste	.....	179 54	.....	1,101 48	39 65	226 80	174 50	25 00	.....	1,746 97
Weymouth (édifice Hankinson), arsenal	.....	.....	180 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	180 00
Windsor, bureau de poste, etc	.....	221 95	.....	1,130 00	64 43	430 50	396 65	50 00	.....	2,293 53
Wolfville, bureau de poste	.....	93 06	.....	1,130 00	32 04	439 30	198 80	41 00	.....	1,934 20
Yarmouth (édifice de l'Exposition), min. de la Défense nationale	.....	.....	525 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	525 00
" (édifice Kiwanis), min. de la Marine et Pêcheries	.....	5 00	250 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	255 00
" bureau de poste, etc	.....	451 56	.....	1,106 00	68 90	772 28	597 35	100 00	.....	3,096 09
Bureaux de moindre importance dans la province	.....	291 59	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	291 59
Nouvelle-Ecosse, généralités	.....	851 75	.....	.....	.....	110 21	456 40	.....	.....	1,418 36
Totaux, Nouvelle-Écosse	35,080 11	51,274 22	43,314 76	55,978 34	2,115 78	24,142 14	17,975 60	3,574 88	746 30	234,202 13
Ile-du-Prince-Edouard										
Charlottetown, arsenal	.....	3,950 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,950 00
" (édifice Cameron), surintendant des dragues, M.T.P.	.....	.....	135 00	.....	.....	.....	15 67	.....	.....	150 67

" ferme expérimentale		2,267 34				1,131 02	113 17		74 50	3,586 03
" (vieil édifice de banque), bureaux des douanes, de la marine, etc.		891 31	94 00	1,372 27	43 10	558 47	118 89	34 00		3,112 04
" bureau de poste, etc.		1,711 87		3,541 12	74 95	1,724 54	1,346 61	225 00		8,624 09
" (édifice Riley), min. du Revenu national		6 00	468 75				16 24			490 99
Georgetown, bureau de poste, etc.		27 50		476 63	16 55	299 80	90 95			911 43
Kensington, bureau de poste, etc.	477 00	688 11		399 96	90 39	176 82	179 75			2,012 03
Montague (*Masonic Temple*), min. de la Défense nationale			168 75							168 75
" bureau de poste, etc.		98 28		399 96	34 00	354 83	111 02			998 09
Port-Borden (vieille maison d'école), min. de la Marine et des Pêcheries			93 75							93 75
Souris, bureau de poste, etc.		132 65		1,014 00	35 47	297 25	134 90			1,614 27
Summerside, ferme expérimentale		213 29				90 79	46 60		157 43	508 11
" bureau de poste, etc.		543 63		1,356 10	64 32	604 56	667 03	73 00		3,308 64
Tignish, bureau de poste		862 75	1 00	965 00	71 70	335 50	274 20			2,510 15
Bureaux de moindre importance dans la province		20 37								20 37
Ile-du-Prince-Édouard, généralités		425 87				55 12	461 24			942 23
Totaux, Ile-du-Prince-Édouard	477 00	11,838 97	961 25	9,525 04	430 48	5,628 70	3,576 27	332 00	231 93	33,001 64
Nouveau-Brunswick										
Bathurst, bureau de poste, etc.		272 36		1,055 00	43 92	401 79	234 53	33 00		2,040 60
" (patinoire), arsenal			90 00							90 00
Buctouche, bureau de poste, etc.	721 63									721 63
Campbellton, arsenal			300 00							300 00
" bureau de poste, etc.		195 98		1,299 35	19 04	675 01	456 73	77 00		2,723 11
Campobello, île (édifice Batson), bureau des pêcheries			90 00							90 00
Centreville (édifice Clark), bureau de poste		3 50	175 00				21 65			200 15
Chatham, bureau de poste, etc.		222 54		900 00	20 45	500 43	471 14	40 00		2,154 56
" station de quarantaine (île Middle)		22 44				308 96				331 40
Chipman, bureau de poste, etc.		24 46		540 00	18 50	89 85	42 82		1 56	717 19
Dalhousie, bureau de poste		12 30		1,080 00	42 00	315 24	323 75	26 00		1,799 29
Debec, édifice d'immigration		46 60								46 60
Edmundston, édifice des douanes et d'immigration		25 10				164 65	123 24	27 50		340 49
" bureau de poste		313 47		1,479 50	44 75	499 66	220 11	75 00		2,632 49
Fairville, bureau de poste		253 86		1,184 00	43 85	233 46	53 63	17 10		1,785 90
Fredericton, édifice des douanes		1,613 34		1,000 50	43 44	532 59	165 89	39 26		3,395 02
" ferme expérimentale		5,955 65				1,669 88	320 80		161 47	8,107 80
" hôpitaux militaires nos 1 et 2		18 00		2,460 00		43 77	35 07			2,556 84
" bureau de poste, etc.		672 33		2,241 50	47 11	797 24	472 01	121 70		4,351 89

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges, etc.	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Fin										
Grand-Falls, bureau de poste, etc	.....	21 65	.....	1,460 49	84 65	346 50	209 89	33 00	.....	2,156 18
Hampton, bureau de poste, etc	.....	38 81	25 00	996 00	31 70	260 14	56 90	.....	.....	1,408 55
Hartland, bureau de poste, etc	.....	46 71	.....	686 00	15 45	233 43	159 13	30 00	.....	1,170 72
Hillsborough, bureau de poste	.....	71 42	.....	1,070 00	57 12	130 50	150 30	.....	.....	1,479 34
Marysville, bureau de poste, etc	.....	181 05	.....	170 00	21 25	227 39	95 55	12 00	.....	707 24
Middle, île, *voir* Chatham.										
Milltown, bureau de poste, etc	.....	36 26	.....	1,175 00	12 60	303 62	169 00	22 80	.....	1,719 28
Moncton (édifice Belliveau), service préventif, min. du Revenu national	.....	303 99	180 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	483 99
" (terrain McManus), emplacement du bureau de poste	200 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	200 00
" (édifice de la *Paint Co.*), arsenal	.....	.....	1,366 66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,366 66
" bureau de poste, etc	.....	454 25	.....	1,365 00	35 32	264 17	674 35	134 00	.....	2,927 09
" (édifice Ryan), entrepôt de vérification	.....	290 37	1,590 00	.....	.....	81 00	20 91	.....	.....	1,982 28
" (édifice Wilbur), allonge au bureau de poste	.....	888 19	4,164 87	.....	.....	642 50	236 31	.....	.....	5,931 87
Nelson (South-Nelson), bureau de poste	.....	16 00	.....	585 00	7 95	101 50	12 55	.....	.....	723 00
Newcastle, bureau de poste, etc	2,544 74	458 18	.....	1,180 00	54 60	544 63	606 33	35 00	.....	5,423 48
Perth (édifice McPhail), min. de la Défense nationale	.....	69 15	50 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	119 15
" (édifice Stewart), min. de la Défense nationale	.....	.....	40 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40 00
Richibucto, bureau de poste	.....	29 21	.....	972 50	45 75	296 59	184 78	.....	.....	1,528 83
Sainte-Croix, édifice des douanes et d'immigration	5,280 49	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,280 49
St. George, min. de la Défense nationale	.....	.....	187 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	187 50
Saint-Jean, gare du C.N.R., salle des malles	67 80	.....	120 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	187 80
" édifice des douanes, etc	.....	3,012 60	22 00	7,101 00	123 17	2,858 47	480 06	722 31	304 31	14,623 92
" (édifice Furlong), R.C.N.V.R	.....	.....	1,300 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,300 00
" (édifice Hamm), bureaux des pêcheries	.....	.....	135 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	135 00
" bureau de poste, etc. (nouveau)	.....	3,281 89	.....	12,102 94	120 22	2,679 91	1,090 61	674 20	844 25	20,794 02

" bureau de poste (vieux), ministères de la Marine et Pêcheries, des Travaux publics, etc.	.....	555 76	204 78	6,880 50	118 37	854 62	751 33	50 81	417 00	9,833 17
" station de quarantaine, île Partridge	13,590 18	45 74	.....	.....	.....	4,269 30	33 00	5,629 42	.....	23,567 64
" édifice de la Banque d'épargne	.....	1,041 10	.....	1,218 00	24 25	548 26	105 89	31 54	.....	2,969 04
" Généralités	.....	36 81	.....	861 95	317 40	.....	1 50	.....	.....	1,217 66
Saint-Jean-Ouest, édifice d'immigration	9,997 48	1,185 06	1 00	.....	.....	2,595 06	138 40	253 85	.....	14,170 85
" hôpital militaire Lancaster	17,488 68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17,488 68
" (édifice Mackinney), bureau de l'insp. de la Marine et Pêcheries	.....	.....	60 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60 00
" hôtel Martello, logement du concierge	.....	2 25	.....	1,117 67	.....	118 00	.....	.....	.....	1,237 92
" bureau de poste	.....	25 49	.....	399 92	.....	252 38	91 49	9 98	.....	779 26
" hangar n° 4, Immigration	.....	.....	2,105 32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,105 32
St. Stephen, bureau de poste, etc.	2,345 37	519 46	.....	945 00	33 98	712 50	179 40	48 79	.....	4,784 50
" (patinoire Ste-Croix), min. de la Défense nationale	.....	.....	150 00	.....	.....	.....	0 40	.....	.....	150 40
" (édifice Toal), bureau d'immigration	.....	.....	262 50	.....	.....	77 00	.....	.....	.....	339 50
Sackville (*Curling Rink*), arsenal	.....	.....	90 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90 00
" min. de l'Agriculture, laboratoire des graines de semence	6,879 08	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,879 08
" bureau de poste	.....	138 70	.....	1,009 50	25 62	394 10	204 05	36 30	.....	1,808 27
Shédiac, bureau de poste	.....	129 50	.....	1,009 50	5 11	330 47	101 18	50 00	.....	1,625 76
Shippigan (édifice Trudel), bureau de poste	.....	49 80	75 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	124 80
Sussex, bureau de poste	.....	426 73	.....	900 00	4 43	395 53	88 60	50 00	.....	1,865 29
Tracadie, lazaret	.....	1,397 14	.....	3,140 00	.....	3,051 32	370 10	.....	.....	7,958 56
Woodstock, édifice d'immigration	.....	100 90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100 90
" bureau de poste, etc.	.....	194 89	.....	1,175 00	16 00	447 24	325 68	56 16	.....	2,214 97
Bureaux de moindre importance dans la province	.....	505 21	.....	.....	.....	73 50	.....	.....	.....	578 71
Nouveau-Brunswick, généralités	.....	851 76	.....	.....	.....	110 21	922 47	.....	.....	1,884 44
Totaux, Nouveau-Brunswick	59,115 45	26,057 96	12,784 63	60,760 82	1,478 00	29,432 37	10,401 53	8,336 72	1,728 59	210,096 07
Québec										
Acton-Vale, bureau de poste	195 00	283 36	.....	1,171 25	148 25	209 57	236 50	150 00	.....	2,393 93
Armstrong, édifice des douanes et d'immigration	.....	75 00	.....	.....	.....	105 00	26 55	.....	.....	206 55
Arthabaska, bureau de poste	385 00	356 69	.....	950 00	73 51	476 03	161 39	100 00	.....	2,502 62
Arvida (édifice de la Cie d'Aluminium), bureau de poste	.....	.....	1,045 00	.....	.....	.....	1 50	.....	.....	1,046 50
Asbestos, bureau de poste	.....	.....	374 99	.....	.....	.....	42 79	.....	.....	417 78
Aylmer, bureau de poste	.....	20 80	.....	99 96	37 26	96 00	198 00	91 50	.....	543 52

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges, etc.	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite										
Baie-Saint-Paul, bureau de poste	8,827 17	2 25	.....	230 64	46 10	304 75	28 10	.....	.....	9,439 01
Beauharnois (édifice Huot), bureau de poste	.....	4 25	505 40	180 00	.....	.....	.....	.....	.....	689 65
Bedford (édifice Many), bureau de poste	.....	.....	149 98	.....	.....	.....	.....	12 50	.....	162 48
Berthierville, bureau de poste	.....	309 70	.....	75 00	10 90	311 00	50 15	44 00	.....	800 75
Bromptonville, bureau de poste	.....	.....	184 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	184 50
Brownsburg (édifice McAllister), bureau de poste	.....	.....	91 59	.....	.....	.....	.....	.....	.....	91 59
Buckingham, bureau de poste	.....	6,817 13	.....	214 92	10 75	182 00	126 00	34 97	.....	7,385 77
Cap-de-la-Madeleine (édifice Fortin), bureau de poste	.....	.....	375 83	.....	.....	.....	.....	.....	.....	375 83
Cap-Rouge, ferme expérimentale	.....	764 13	.....	.....	.....	1,474 87	.....	.....	.....	2,239 00
Chicoutimi, bureau de poste, etc. (allonge)	455 87	168 13	.....	1,507 76	58 14	1,119 65	919 60	375 00	.....	4,604 15
Coaticook, bureau de poste, etc	.....	164 42	.....	1,121 25	108 90	522 47	194 84	60 00	.....	2,171 88
Compton, bureau de poste	.....	.....	105 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	105 00
Cookshire, bureau de poste	210 00	99 13	.....	1,080 00	66 60	458 94	170 22	20 00	.....	2,104 89
Danville, bureau de poste	.....	72 31	496 16	.....	.....	.....	0 30	.....	.....	568 77
D'Israeli (édifice Champoux), bureau de poste	.....	2 75	157 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	160 25
Drummondville, bureau de poste, etc. (allonge)	3,093 14	80 03	.....	1,078 75	70 21	543 37	263 09	135 00	.....	5,263 59
Dundee, édifice des douanes	.....	613 26	.....	.....	45 82	223 26	87 59	.....	.....	969 93
East-Angus, bureau de poste	382 00	100 80	.....	1,171 25	46 55	585 60	435 26	56 25	.....	2,777 71
Farnham, ferme expérimentale	.....	2,410 13	.....	.....	.....	341 50	122 39	.....	.....	2,874 02
" bureau de poste	187 50	222 96	.....	1,080 00	66 10	176 75	90 04	62 50	.....	1,885 85
Fraserville, *voir* Rivière-du-Loup.										
Gaspé, bureau de poste	.....	177 54	.....	.....	0 60	276 50	364 79	.....	.....	819 43
Granby, arsenal	.....	.....	562 50	.....	.....	.....	0 30	.....	.....	562 80
" bureau de poste	6,616 24	260 95	.....	1,171 25	113 23	433 50	482 50	150 00	.....	9,227 67
Grand'Mère (édifice de la banque Canadienne-Nationale), bureau de poste	.....	24 00	431 23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	455 23
Grosse-Ile, station de quarantaine	.....	3,398 81	.....	.....	.....	2,473 00	409 13	.....	.....	6,280 94
Hull, (édifice Fortin-Gravelle), arsenal	.....	.....	900 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	900 00
" bureau de poste	3,566 28	197 28	.....	150 00	.....	1,293 52	184 12	386 30	.....	5,777 50
" laboratoire de recherches	.....	684 30	.....	.....	.....	3,003 17	.....	.....	.....	3,687 47

Huntingdon (édifice O'Connor), bureau de poste			581 24							581 24
Iberville, bureau de poste	179 25	73 63		549 96	21 75	21 00	47 35	47 50		940 44
Joliette, bureau de poste, etc	385 50	881 26		944 86	81 85	746 26	517 79	111 00		3,668 52
Jonquières, bureau de poste		174 92		815 32	102 13	229 11	97 76	23 04		1,442 28
Kénogami, bureau de poste, etc	907 73	9 18		387 90	121 50	611 03	121 88	12 00		2,171 22
Knowlton, bureau de poste, etc	390 00	426 09		150 00	71 25	307 43	175 03	21 00		1,540 80
Lachine, bureau de poste		34 97		149 96	2 34	355 40	413 44	86 26		1,042 37
Lachute (édifice Campbell), arsenal			275 00							275 00
" bureau de poste	200 25	173 51		1,000 00	3 05	421 11	116 82	37 50		1,952 24
Lac-Mégantic, bureau de poste	180 50	597 47		1,058 33	106 27	75 32	444 60	23 00		2,485 49
La Ferme, ferme expérimentale		2,445 48				707 52				3,153 00
La Malbaie, bureau de poste		79 25		1,130 00	41 10	374 25	412 68			2,037 28
Laprairie, bureau de poste		585 14		150 00	56 64	357 15	104 71	45 00		1,298 64
L'Assomption, station expérimentale		1,728 94				576 00				2,304 94
" bureau de poste		113 56		300 00	25 35	400 34	51 52	65 00		955 77
Lennoxville (*Bishop's College*), entraînement des officiers			160 00							160 00
" ferme expérimentale		866 68				925 15	129 47		133 69	2,054 99
" édifice public (emplacement)	11 98									11 98
Lévis, gare du Canadien-National, salle des malles			162 50							162 50
" fort n° 1		201 35								201 35
" bureau de poste, etc	402 00	3,131 73		1,412 00	64 93	757 05	532 85	250 00		6,550 56
Limoilou, *voir* Québec.										
Longueuil, bureau de poste		87 15		1,080 00	56 77	258 57	50 48	62 70		1,595 67
Loretteville, arsenal		138 29	240 00							378 29
" bureau de poste		29 60			65 23	305 25	154 98	30 00		585 06
" bureau de poste (vieil emplacement)	9 58									9 58
Louiseville, bureau de poste		159 93		1,051 25	121 69	375 81	129 48	25 00		1,863 16
Magog, bureau de poste	375 50	2,870 16		1,112 06	77 08	523 37	55 49	78 56		5,092 22
Maisonneuve, *voir* Montréal.										
Maniwaki, bureau de poste	1,946 95	445 31		240 00	57 55	354 71	59 30			3,103 82
Marieville, bureau de poste		68 48		1,010 00	52 30	443 15	53 63	17 00		1,644 56
Matane, bureau de poste		75 75		1,047 97	54 85	503 40	63 30	100 00		1,845 27
Mégantic, *voir* Lac-Mégantic.										
Mont-Joli (édifice Lévesque), bureau de poste			180 00		6 10	180 00	119 09			485 19
Mont-Laurier, bureau de poste	2,981 81			605 00	63 84	162 50	35 15			3,848 30
Montmagny, bureau de poste, etc		107 03		1,013 71	153 08	496 58	150 60	75 00		1,996 00
Montréal (édifice Ames-Holden), min. du R.S., etc		20 93	2,783 88	828 63			154 93	22 70		3,811 07
" (gare Bonaventure), salle des malles	586 87		108 00	211 74					280 76	1,187 37
" (édifice de la Chambre de Commerce), bureau des poids et mesures		6 25	1,125 00							1,131 25
" (Château de Ramesay), Archives			600 00							600 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges, etc.	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite										
Montréal (rue Chomedy), arsenal	2,143 65		4,185 00							6,328 65
" (édifice Commercial), ministère de la Défense nationale, Westmount			1,125 00							1,125 00
" manège de la rue Craig	6,570 90									6,570 90
" édifice des douanes (bureau du canal)		49 69				26 83	9 64	17 46		103 62
" édifice des douanes (vieux)	3,454 07	1,795 79		7,807 25	249 30	2,177 66	694 08	666 39		16,844 54
" ministère de la Défense nationale (1398, rue Notre-Dame est)			1,620 00							1,620 00
" ministère de la Défense nationale (ave de l'Esplanade), arsenal	520 67									520 67
" ministère de la Défense nationale (édifice Foster), corps de cyclistes n° 4			1,380 00							1,380 00
" ministère de la Défense nationale (578–80, rue Wellington)	20 17									20 17
" min. de la Défense nationale, Verdun (poste de pompiers n° 2)			750 00							750 00
" ministère de la Défense nationale (283, rue Sherbrooke), R.C.N.V.R.			2,625 00							2,625 00
" min. des Pensions et de la Santé (182–186, rue Shearer), atelier *Vetcraft*	1,384 93	365 73	6,173 75					300 00		8,224 41
" (édifice Ewing), laboratoire d'épreuves			150 00							150 00
" entrepôt de vérification (nouv.)	43,840 72			33,151 06	1,052 02	6,252 61	6,726 30	4,575 03	2,075 50	97,673 24
" entrepôt de vérification (vieux)	100,484 17	293 45		5,826 60	500 91	4,234 58	216 24	1,382 96	71 76	113,010 67
" laboratoire des produits forestiers		393 65				45 09	159 53	155 50		753 77
" station de fumigation, min. de l'Agriculture						394 14				394 14
" (édifice de la *Gazette*), vieil entrepôt de vérification temporaire (*voir* édifice Stephens)										

" (garage Grant), magasin de munitions	43 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43 75
" édifice d'immigration (172, rue St-Antoine)	.....	2,309 34	.....	.....	.....	2,674 65	1,041 44	1,390 54	58 24	7,474 21
" bureaux d'immigration et de colonisation (353-355, rue Craig, Ouest)	1,534 10	.....	450 00	.....	.....	0 42	0 28	.....	.....	1,984 80
" (édifice de La Sauvegarde), min. de la Marine et Pêcheries	.....	.....	439 58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	439 58
" (collège Loyola), entraînement des officiers	.....	.....	160 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	160 00
" (université McGill), entraînement des officiers	.....	.....	580 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	580 00
" Mont-Royal, arsenal	3,311 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,311 85
" (vieil édifice du revenu de l'Intérieur), min. des Travaux publics	236 46	2,127 08	294 85	2,940 00	405 93	816 34	84 20	238 80	87 36	7,231 02
" gare Place Viger, salle des malles	51 25	.....	307 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	358 75
" bureau de poste, etc. (général)	11,103 13	31,993 38	321 60	66,209 08	1,260 22	10,419 58	9,600 00	6,816 49	2,565 50	140,288 98
" station postale «A»	2,305 98	506 65	1 99	5,267 19	246 78	1,834 76	1,020 63	480 95	873 60	12,538 53
" " «B»	5,589 09	881 93	.....	2,303 50	112 50	1,030 56	477 31	700 40	.....	11,095 29
" " «C»	2,275 00	188 87	18 62	2,107 50	67 20	725 14	371 06	460 41	.....	6,213 80
" " «D»	364 50	163 72	7 30	1,020 00	112 00	658 55	313 03	202 98	.....	2,842 08
" " «E»	395 22	272 70	.....	1,260 00	67 20	775 83	238 26	132 35	.....	3,141 56
" " «F»	288 00	35 19	5 70	1,260 00	73 00	456 26	222 50	192 59	.....	2,533 24
" " «G» (édifice Lavut)	14,021 08	1,120 20	.....	1,908 22	59 50	1,180 79	241 16	232 80	218 40	18,982 15
" " «H»	8,063 46	1 329 96	514 80	8,092 65	636 75	2,591 52	1,258 52	1,642 79	2,416 96	26,547 41
" " «L» (Westmount)	1,875 00	115 75	.....	1,710 00	59 50	1,388 74	146 50	88 55	.....	5,384 04
" " «M»	.....	.....	900 00	.....	.....	212 22	25 92	34 75	.....	1,172 89
" " «N» (édifice Labelle)	3,969 70	366 56	28,549 73	2,989 82	184 00	248 24	902 02	843 90	815 36	38,869 33
" " «O» (St-Laurent)	.....	25 31	.....	600 00	.....	397 70	106 06	57 73	.....	1,186 80
" " «R»	3,254 54	60 50	.....	2,060 00	8 45	527 20	306 18	162 68	.....	6.379 55
" " «S»	1,258 66	690 85	.....	.....	15 00	376 84	82 19	121 40	.....	2,544 94
" station postale Delorimier (1023-1025, ave Mont-Royal)	.....	14 90	3,600 00	1,140 00	217 00	292 08	202 37	176 60	.....	5,642 95
" station postale Hochelaga	340 50	293 26	.....	300 00	59 50	383 28	135 54	151 68	.....	1,663 76
" station postale Maisonneuve	100,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100,000 00
" station postale Notre-Dame-de-Grâce, (5623, rue Sherbrooke, ouest)	1,875 00	46 07	4,000 00	1,260 00	59 50	351 66	144 39	145 68	.....	7,882 30
" station postale (Outrement)	34,188 91	26 98	2,703 96	.....	59 50	.....	148 98	12 35	.....	37,140 68
" station postale St-Henri	1,875 00	75 74	.....	450 00	70 50	519 45	242 05	123 55	.....	3,356 29
" station postale Verdun	.....	806 91	.....	1,403 75	121 58	601 62	182 70	201 00	.....	3,317 56
" (édifice Stephens), entrepôt de vérification temporaire et terminus postal	33,923 46	3,595 30	43,819 07	10,040 39	524 10	3,939 60	2,886 20	698 40	613 34	100,039 86

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges, etc.	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite										
Montréal (Université de Montréal), entraînement des officiers	.....	.....	260 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	260 00
" Westmount, arsenal	12,999 80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,999 80
" gare Windsor, salle des malles, etc	251 57	.....	462 00	156 24	.....	.....	.....	.....	127 44	997 25
" généralités	40 49	9,904 17	.....	51,872 00	3,805 56	.....	2,340 19	.....	.....	67,962 41
Nicolet, bureau de poste, etc	372 00	1,352 59	.....	1,286 25	76 05	.....	149 40	75 80	.....	3,312 09
Phillipsburg, édifice d'immigration	.....	201 31	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	201 31
Pierreville, bureau de poste, etc	.....	1,812 97	.....	150 00	44 92	103 70	66 96	.....	.....	2,178 55
Plessisville, bureau de poste	174 00	108 49	.....	1,114 38	69 88	511 78	110 41	.....	.....	2.088 94
Pointe-au-Père, station de quarantaine, résidence du médecin	.....	746 54	.....	.....	.....	658 68	113 25	.....	.....	1,518 47
Québec (édifice Carrel), ministère de l'Agriculture	.....	.....	2,340 00	432 00	30 00	.....	161 62	.....	.....	2,963 62
" la Citadelle, quartiers du Gouverneur général	142,116 08	152 62	162 24	2,937 60	99 89	2,274 92	1,132 76	.....	.....	148,876 11
" édifice des douanes	3,736 44	1,237 50	.....	8,513 38	158 28	2,619 23	2,140 82	1,400 00	723 76	20,529 41
" min. de la Défense nationale (10, rue Dauphin), R.C.N.V.R.	.....	198 81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	198 81
" entrepôt de vérification	.....	536 40	.....	6,647 38	207 22	937 25	873 32	787 50	947 04	10,936 11
" édifice d'immigration, jetée Louise	10,497 80	2,525 37	.....	.....	.....	5,439 09	3,104 94	5,083 67	1,253 94	27,904 81
" hôpital de détention, immigration, parc Savard	43,736 73	12 40	.....	.....	.....	2,400 78	779 92	.....	.....	46,929 83
" hôpital de détention, immigration, parc Savard, résidence du médecin	.....	.....	550 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	550 00
" (Collège Lasalle), entraînement des officiers	.....	.....	160 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	160 00
" (édifice Lindsay), ministère du Travail	.....	.....	160 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	160 00
" (Université Laval), entraînement des officiers	.....	143 50	250 66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	394 16
" (édifice McWilliams), arsenal	.....	.....	585 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	585 00
" agence de la Marine, quai du Roi	.....	1,011 05	.....	.....	.....	546 81	.....	750 00	.....	2,307 86
" (édifice Merger), min. du Rét. des Soldats	.....	.....	495 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	495 00

" l'observatoire		2 51					100 29	50 00		152 80
" (édifice Oliver), R.C.V.N.R.		70 00	935 00							1,005 00
" bureau de poste (général)		12,307 72	330 40	20,017 42	418 36	3,058 39	6,946 45	1,312 50	1,472 66	45,863 90
" bureau de poste, Limoilou	3,902 62	195 33		901 21	123 60	367 06	22 64			5,512 46
" station postale «B» (vieille)		93 00	375 00			5 40	125 87			599 27
" station postale «B» (nouvelle)	206 00	1,826 43		705 69	42 24	357 57	157 71	150 00		3,445 64
" station postale, Faubourg St-Jean			1,350 00							1,350 00
" station postale St-Roch	213 50	218 98		991 92	38 65	731 60	357 89	375 00		2,927 54
" station postale St-Sauveur	342 75	146 67		1,080 00	48 01	513 99	258 78	155 00		2,545 20
" généralités		436 31		8,931 00	103 71		2 50			9,473 52
Rawdon (hôtel de ville), bureau de poste		57 57	491 25				48 93	20 00		617 75
Richmond, bureau de poste	296 50	942 52		1,076 58	125 56	515 87	329 88			3,286 91
Rigaud, bureau de poste		84 90		324 96	63 30	408 50	67 29	12 00		960 95
Rimouski, ministère des Travaux publics, bureau de l'ingénieur		65 00	1,720 80							1,785 80
" bureau de poste, etc		441 16		798 77	93 06	531 25	181 70	150 00		2,195 94
Rivière-du-Loup, bureau de poste		370 72		960 00	36 75	569 29	167 70	200 00		2,304 46
Rivière-du-Loup-Station (édifice Levasseur), bureau de poste			225 00							225 00
Roberval, bureau de poste		22 00		1,130 00	42 42	430 66	549 00	25 00		2,199 08
Rock-Island, édifice des douanes	15,109 91									15,109 91
" bureau de poste		167 26		1,130 00	38 44	395 92	223 01	50 00		2,004 63
Sainte-Agathe-des-Monts, bureau de poste	342 50	194 44		1,082 06	79 46	484 45	198 03	71 73		2,452 67
Sainte-Anne-de-Bellevue, hôpital militaire	18,417 51		1,562 75							19,980 26
" " (édifice Pilon), bureau de poste		5 80	315 00			85 50	39 22	14 40		459 92
Sainte-Anne-de-la-Pocatière, ferme expérimentale		1,628 74				1,890 99	162 97			3,682 70
Saint-Eustache, bureau de poste		10 00	270 00				13 42	15 00		308 42
Saint-Gabriel-de-Brandon, bureau de poste		173 79		954 16	140 60	419 35	181 74	50 00		1,919 64
Saint-Georges-de-Beauce (édifice Moisan), bureau de poste			262 50							262 50
Saint-Hyacinthe, ministère du Revenu national		205 93		1,080 00	26 05	391 80	81 30	182 00		1,967 08
" bureau de poste		930 69		1,130 00	111 00	382 12	269 62	192 00		3,015 43
Saint-Jacques, comté de Montcalm (édifice Forest), bureau de poste			47 40							47 40
Saint-Jacques, comté de Montcalm, édifice public	2,229 16	42 38		300 00	58 65	414 00	124 70			3,238 89
Saint-Jean, ministère du Revenu national		1,592 58		489 35	5 37	126 62	67 62	60 00		2,341 54
" bureau de poste		733 10		420 00	76 83	407 96	271 68	50 00		1,959 57
Saint-Jérôme, bureau de poste, etc		321 51		1,171 25	142 57	551 48	130 51	48 70		2,366 02
Saint-Joseph d'Alma (édifice Lavoie), bureau de poste			242 91			160 00	17 90	17 50		438 31
Saint-Joseph-de-Beauce (édifice Cliche), bureau de poste		90 91	275 00				60 56			426 47
Saint-Lambert (édifice Kimpton), ministère de la Défense nationale			990 00							990 00
Saint-Lambert, bureau de poste		1,802 04		1,261 94	97 14	481 60	93 89	85 56		3,822 17
Saint-Ours, édifice public (emplacement)	15 40									15 40

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges, etc.	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Fin										
Sainte-Rose, bureau de poste	.....	.....	254 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	254 25
Sainte-Thérèse, bureau de poste	.....	1,227 80	.....	1,130 00	90 97	187 87	219 16	.....	.....	2,855 80
Saint-Tite (édifice L'Heureux), bureau de poste	.....	21 00	276 05	.....	.....	110 50	92 61	.....	.....	500 16
Shawinigan-Falls, bureau de poste	282 95	52 34	.....	1,080 00	64 87	544 00	97 15	45 76	.....	2,167 07
Shawville, bureau de poste	.....	52 38	.....	1,080 00	19 70	393 10	91 71	.....	.....	1,636 89
Sherbrooke, arsenal	3,065 94	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,065 94
" gare du Canadien-Pacifique, salle des malles	.....	.....	88 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	88 00
" (édifice Grégoire), bureaux de l'inspecteur des postes et des poids et mesures	.....	.....	1,018 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,018 00
" (édifice Olivier), Com. de l'Etablissement des Soldats	.....	.....	1,283 26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,283 26
" bureau de poste, etc	638 00	843 97	.....	1,591 25	156 65	766 40	1,273 66	86 26	.....	5,356 19
Sorel, bureau de poste, etc	.....	2,207 17	.....	1,070 00	97 73	951 76	285 35	261 00	.....	4,873 01
Stanstead-Plain (édifice Holmes), bureau de poste	.....	1 66	75 00	.....	.....	183 68	86 06	.....	.....	346 40
Terrebonne, bureau de poste, etc	.....	27 12	.....	311 67	64 40	281 55	77 34	17 00	.....	779 08
Thetford-Mines, min. de la Défense nationale	.....	.....	1,833 26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,833 26
" bureau de poste, etc	206 00	4,432 12	.....	225 00	101 35	463 15	131 31	40 00	.....	5,598 93
Trois-Pistoles, bureau de poste	.....	1 23	270 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	271 23
Trois-Rivières, manège militaire	.....	37 52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37 52
" bureau de poste, etc	.....	1,827 52	129 12	4,705 13	632 70	2,519 00	763 03	1,201 50	237 53	12,015 53
" contribution du gouvernement au coût des améliorations locales	2,247 81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,247 81
Valleyfield, bureau de poste	392 00	1,435 86	.....	980 00	87 10	644 16	271 61	225 00	.....	4,035 73
Victoriaville, bureau de poste	.....	114 10	1 00	300 00	47 05	95 00	154 18	100 00	.....	811 33
Warwick (édifice Kirouac), bureau de poste	.....	.....	192 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	192 50
Waterloo, édifice public	15,315 95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15,315 95
Weedon, bureau de poste (emplacement)	15 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 50
" (édifice Tanguay), bureau de poste	.....	74 65	43 74	.....	.....	.....	0 30	.....	.....	118 69

Westmount, *voir* Montréal.										
Windsor (édifice Pye), bureau de poste	.....	.....	560 08	.....	.....	.....	.....	.....	.....	560 08
Bureaux de moindre importance dans la province	.....	734 24	.....	.....	.....	336 29	2 86	.....	.....	1,073 39
Québec, généralités	.....	2,137 25	.....	.....	.....	490 89	1,284 71	.....	.....	3,912 85
Totaux, Québec	700,273 95	143,139 25	137,120 92	320,156 32	16,297 60	107,752 81	64,030 19	38,576 87	14,972 84	1,542,320 75

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges, etc.	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
ÉDIFICES PUBLICS										
Ottawa										
Archives, édifice des	.....	.....	.....	.....	4,868 65	2,714 64	1,139 60	597 59	200 00	9,520 48
Observatoire astronomique et édifice géodésique	.....	719 96	.....	.....	7,397 46	2,172 50	1,495 37	.....	.....	11,785 29
Système de chauffage central pour divers édifices	.....	.....	.....	.....	22,293 56	117,071 48	705 39	.....	210 00	140,280 43
Bureau de poste de la ville	327 26	.....	.....	.....	12,127 41	* 39 57	2,684 68	2,207 90	930 00	18,316 82
Edifice de la Confédération (nouvel édifice départemental)	185,101 95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	185,101 95
Edifice Connaught	.....	.....	.....	.....	16,084 69	14,336 99	3,373 40	837 24	1,920 00	36,552 32
Edifice Daly	118,000 00	.....	.....	.....	9,830 08	7,055 66	4,754 26	2,265 11	1,820 00	143,725 11
Ministère de l'Intérieur, division topographique (rue MacKay)	.....	.....	.....	.....	.....	184 11	61 79	43 53	.....	289 43
Ministère des Mines (rue Booth), laboratoire	53,100 43	.....	.....	.....	3,361 61	5,410 24	1,749 70	2,141 73	3,333 59	69,097 30
Ministère des Travaux publics, usine (rue George)	12,755 00	.....	.....	.....	4,196 24	‡ 158 29	784 49	232 59	296 00	18,422 61
Ministères en général—Soin et nettoyage des édifices des ministères, y compris la somme de $100 à E. Snowden pour tirer le canon du midi	.....	.....	15,580 65	.....	360,887 53	.....	.....	.....	.....	376,468 18
Bureau des Statistiques du Dominion, rue Sussex	181,590 10	18,248 59	.....	.....	2,278 60	4,890 29	.....	1,022 32	.....	208,029 90
Salle d'exercices militaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80 55	.....	80 55
Edifice de l'Est	.....	.....	.....	.....	6,470 55	688 78	3,557 52	1,942 64	1,739 58	14,399 07
Ferme expérimentale	26,318 57	11,479 89	.....	.....	23,150 85	11,322 93	3,316 10	2,013 02	3,639 99	81,241 35
Expropriation des propriétés à l'est de la rue Elgin	285,235 42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	285,235 42
Edifice Hunter	.....	.....	.....	.....	17,614 26	15,230 23	6,209 26	1,170 55	3,200 00	43,424 30
Amélioration du parc à l'ouest du bureau de poste	2,727 89	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,727 89

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges, etc.	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ottawa—Fin										
Edifice Langevin	.....	.....	.....	.....	7,984 55	* 42 03	1,923 08	715 18	1,650 00	12,314 84
Entretien des propriétés achetées:										
Rue Sussex	884 29	.....	.....	.....	1,157 95	413 05	32 54	115 66	.....	2,603 49
Rue Wellington, ouest	4,908 23	.....	.....	.....	24,387 79	15,104 50	6,405 14	12,591 40	590 85	63,987 91
Edifice des Mines (rue Sussex)	.....	.....	.....	.....	3,006 56	‡ 1,029 64	2,488 08	1,026 29	275 00	7,825 57
Galerie nationale (musée Victoria)	113,910 77	.....	14,266 52	.....	6,811 50	.....	.....	.....	.....	134,988 79
Laboratoire du Conseil national des recherches	514,062 46	.....	.....	.....	.....	556 40	.....	.....	.....	514,618 86
Edifice du Parlement	82,634 98	.....	.....	.....	16,593 87	* 985 82	14,728 13	53 38	3,642 20	118,638 38
Terrain du Parlement et le parc Major (y compris les serres)	25,095 57	1,455 30	.....	.....	1,703 37	1,828 50	370 80	.....	.....	30,453 54
Imprimerie nationale	.....	.....	.....	.....	.....	15,187 11	.....	2,846 54	7,165 58	25,199 23
Réparations et ameublement (pour tous les édifices)	.....	310,299 78	.....	.....	445,895 69	.....	.....	.....	.....	756,195 47
Rideau Hall	22,018 93	36,341 28	.....	.....	29,755 78	.....	.....	2,416 16	.....	90,532 15
" terrains, serres, etc	.....	319 82	3,268 25	.....	18,082 67	.....	.....	.....	.....	21,670 74
" salle des gardes	.....	.....	.....	.....	.....	68 50	.....	.....	.....	68 50
" combustible et éclairage	.....	.....	19,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19,000 00
Rockcliffe, vieux champ de tir	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	247 31	.....	247 31
R.G.C.C., Division «A» (vieil atelier des Travaux publics, rue Queen)	.....	.....	.....	.....	.....	† 200 94	658 19	377 68	.....	1,236 81
Hôtel des monnaies	.....	.....	.....	.....	.....	10,411 96	195 47	2,117 57	.....	12,725 00
Accessoires en acier (pour tous les édifices)	60,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60,000 00
Divers édifices loués	4,142 54	.....	.....	764,411 30	49,002 73	24,322 94	29,460 57	2,949 82	7,644 10	881,934 00
Cour Suprême	.....	.....	.....	.....	3,020 76	* 33 62	676 70	46 88	.....	3,777 96
Service téléphonique	.....	.....	99,999 07	.....	.....	.....	.....	.....	.....	99,999 07
Chantier de l'île Victoria	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	717 41	.....	717 41
Musée Victoria	.....	.....	.....	.....	11,636 66	11,346 99	2,953 50	873 05	1,015 00	27,825 20
Edifice des trophées de guerre (rue Sussex)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	62 54	.....	.....	62 54
Edifice de l'Ouest	165 85	.....	.....	.....	6,581 07	145 34	2,082 62	3,350 90	1,170 00	13,495 78
Totaux—édifices d'Ottawa	1,692,980 24	378,864 62	152,114 49	764,411 30	1,116,182 44	262,953 05	91,868 92	45,000 00	40,441 89	4,544,816 95

* Cette dépense représente le coût du chauffage au gaz et à l'électricité seulement. Le chauffage à la vapeur de cet édifice est fourni par le système de chauffage central.
‡ Chauffage au gaz et à l'électricité seulement. Le chauffage à la vapeur de ces édifices est fourni par l'édifice Connaught.
† Chauffage au gaz et à l'électricité seulement. Le chauffage à l'eau chaude de cet édifice est fourni par l'édifice Hunter.

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges, etc.	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario (Ottawa non compris)										
Acton, bureau de poste, etc	.....	4 05	.....	950 00	2 15	452 03	114 77	21 09	.....	1,544 09
Alexandria, bureau de poste, etc	.....	52 25	.....	996 00	.....	196 78	50 32	60 00	.....	1,355 35
Almonte, bureau de poste, etc	.....	181 47	.....	1,130 00	76 77	567 40	178 27	75 00	.....	2,208 91
Amherstburg, bureau de poste, etc	.....	1,583 06	.....	1,324 51	63 05	377 75	116 11	60 00	.....	3,524 48
Arnprior, bureau de poste, etc	.....	240 04	.....	1,130 00	7 36	356 09	395 52	.....	.....	2,129 01
Athens, bureau de poste, etc	.....	74 10	.....	50 00	6 90	456 93	124 00	.....	.....	711 93
Aurora, bureau de poste, etc	.....	36 90	.....	1,166 00	11 78	350 22	44 35	16 00	.....	1,625 25
Aylmer (Ouest), bureau de poste, etc	.....	2,031 84	.....	1,115 00	60 91	489 24	195 09	40 33	.....	3,932 41
Barrie, bureau de poste, etc	.....	131 99	.....	1,140 00	79 15	558 15	167 69	37 73	.....	2,114 71
Belleville (vieil édifice de la Banque Royale), min. de l'Agriculture	.....	.....	225 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	225 00
" bureau de poste, etc	.....	368 71	.....	1,260 00	115 75	828 76	536 97	107 06	.....	3,217 25
" (Banque Standard), min. de l'Agriculture	.....	.....	52 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	52 50
" bureau des impôts (27-29, rue Campbell)	.....	243 82	1,826 72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,070 54
" bureau des poids et mesures (23, rue Campbell)	.....	.....	590 00	.....	.....	20 65	9 05	.....	.....	619 70
Birch-Cliff, arsenal	.....	.....	300 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	300 00
Blind-River, bureau de poste	.....	.....	261 80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	261 80
Bowmanville, arsenal	.....	.....	360 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	360 00
" bureau de poste, etc	.....	35 90	.....	1,040 00	36 30	140 00	155 48	28 50	.....	1,436 18
Bracebridge, bureau de poste, etc	326 04	47 79	.....	1,130 00	24 35	422 03	104 05	9 26	.....	2,063 52
Brampton, bureau de poste, etc	.....	404 33	.....	1,166 00	60 31	336 24	125 20	27 04	.....	2,119 12
Brantford, arsenal	.....	.....	4,758 33	.....	.....	.....	2 11	.....	.....	4,760 44
" bureau de poste, etc	.....	259 18	.....	8,482 23	115 81	712 16	461 97	79 61	381 00	10,491 96
Bridgeburg, édifice des douanes	.....	325 35	.....	1,116 00	.....	.....	73 51	32 00	.....	1,546 86
" (édifice Teal), bureau de poste	943 79	23 21	1,800 00	.....	31 94	287 21	69 62	.....	.....	3,155 77
Brighton, min. de la Défense nationale	.....	.....	225 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	225 00
" bureau de poste	.....	.....	189 48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	189 48
Brockville, bureau de poste	.....	242 78	.....	1,583 00	94 15	759 60	295 19	229 53	.....	3,204 25
Brussels, bureau de poste	.....	5 90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 90
Burford, bureau de poste	.....	58 37	.....	1,010 00	32 61	199 54	75 48	.....	.....	1,376 00
Burlington, hôpital Brant	.....	27 08	.....	2,124 00	7 83	31 50	65 69	75 00	.....	2,331 10
Caledonia, arsenal	.....	.....	180 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	180 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges, etc.	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario (Ottawa non compris)—Suite										
Campbellford, arsenal			90 00							90 00
" édifice public (emplacement)	528 16									528 16
Capreol, bureau de poste		70 00	520 00							590 00
Cardinal, bureau de poste		5,024 48			62 76	285 00	52 90	23 00		5,448 14
Carleton-Place, bureau de poste, etc		1,230 67		1,010 00	23 38	483 06	291 50	38 61		3,077 22
Cayuga, bureau de poste		403 69		300 00	8 30	133 76	162 14			1,007 89
Chatham, bureau de poste, etc. (allonge)	17,678 61	60 55		1,156 44	76 49	341 60	189 71	42 69		19,546 09
Chapleau, bureau de poste			140 00							140 00
Chesley, bureau de poste		1,389 99		974 00	22 78	317 77	148 23	31 25		2,884 02
Clinton, arsenal			60 00							60 00
" bureau de poste		424 50		1,166 00	36 05	481 00	161 64	22 63		2,291 82
Cobalt, bureau de poste			2,100 00				67 69			2,167 69
Cobourg, bureau de poste, etc		599 52		1,120 50	45 95	287 07	156 61	54 14		2,263 79
Collingwood (édifice *Board of Education*), arsenal			240 00				0 30			240 30
" bureau de poste, etc		4,568 01		1,425 00	30 50	590 00	245 13	194 08		7,052 72
Cornwall, arsenal		120 37	399 99							520 36
" bureau de poste		262 86		1,184 00	39 00	749 42	411 50	75 00		2,721 78
Deseronto, bureau de poste, etc	318 79	793 39		1,130 00	27 92	492 10	154 42	39 00		2,955 62
Dorchester, min. de la Défense nationale			93 00							93 00
Dresden, bureau de poste, etc		46 61		746 88	44 88	170 00	69 12	26 75		1,104 24
Dryden, arsenal			25 00							25 00
Dundas, bureau de poste		63 40		1,130 00	40 96	234 30	171 99	56 06		1,696 71
Dunnville, arsenal			240 00				0 30			240 30
Durham, bureau de poste	642 44	14 80		540 00	23 46	125 25	36 87	20 00		1,402 82
Dutton (salle commémorative), bureau de poste			250 00							250 00
Eganville, bureau de poste, etc		15 35		1,130 00	11 25	60 00	132 92	34 00		1,383 52
Elmira, bureau de poste		98 20		1,130 00	22 49	245 18	181 41	22 97		1,700 25
Elora, bureau de poste		18 70		1,130 00	11 25	291 84	64 04			1,515 83
Essex, bureau de poste		39 65		1,175 00	17 55	351 33	57 19	45 00		1,685 72
Fergus, bureau de poste		16 07		1,010 00	2 48	202 75	62 48	16 61		1,310 39
Fort-Frances (édifice *Masonic*), min. des Travaux publics, bureau de l'ingénieur de district		41 99	1,669 98							1,711 97
" édifice public (emplacement)	68 06									68 06

Fort-William, arsenal			2,500 00							2,500 00
" entrepôt de vérification		995 52	61 00	5,171 61	214 38	1,045 96	183 26	177 32	181 50	8,030 55
" bureau de poste		654 90		1,080 00	78 60	715 82	312 10	90 00		2,931 42
Galt, bureau de poste, etc		890 07		1,148 00	27 01	457 80	185 74	52 31		2,760 93
Gananoque, édifice des douanes		660 70		90 00	25 95	333 63	100 46	37 97		1,248 71
" bureau de poste, etc		242 25		1,310 00	18 10	386 85	185 56	28 75		2,171 51
Glencoe, bureau de poste		333 71		1,072 00	41 90	251 75	179 51			1,878 87
Goderich, arsenal			300 00							300 00
" bureau de poste, etc		185 12		1,014 00	53 70	395 00	136 04	70 20		1,854 06
Gore-Bay (Algoma), édifice public (emplacement)	150 00									150 00
Gravenhurst, édifice public	375 00	19 40		540 00	18 27	316 61	24 83	13 00		1,307 11
Grimsby, arsenal			354 00							354 00
" bureau de poste		371 28		1,010 00	93 75	206 75	124 76	29 35		1,835 89
Guelph (collège d'agriculture), entraînement des officiers			160 00							160 00
" entrepôt de vérification			900 00							900 00
" bureau de poste, etc		3,304 54		1,203 92	77 70	722 63	308 79	85 76		5,703 34
Hamilton, arsenaux			1 68				2 10			3 78
" gare du C.N.R., salle des malles			112 50					6 00		118 50
" min. de la Défense nationale, R.C.N.V.R		10 00	1,200 00							1,210 00
" (édifice Duffield), min. du Rét. des Soldats, le bureau des douanes et la nouvelle station postale «C»	11,222 04	3,182 28	19,999 94	7,178 37	17 00	3,358 17	1,055 45			46,013 25
" (édifice Lennox), bureau des impôts		34 39	9,900 00							9,934 39
" bureau de poste, etc	15,976 47	3,340 20	51 86	8,647 31	236 59	1,816 39	331 80	435 65	226 27	31,062 54
" station postale «B»		37 25		1,260 00		335 83	101 88	76 85		1,811 81
" (édifice Sanford), min. du Rét. des Soldats et la vieille station postale «C»		888 36					23 71	81 00		993 07
" (édifice Strathmore), bureau des poids et mesures		45 06	2,690 00				35 63			2,770 69
" (*Victoria Chambers*), min. du Travail		103 02	225 00							328 02
" généralités							5 80			5 80
Hanover, bureau de poste, etc		121 12		1,160 00	20 30	332 34	125 00	45 62		1,804 38
Harriston, arsenal			300 00							300 00
" bureau de poste		186 50		580 00	31 50	943 58	129 56	19 00		1,890 14
Harrow, ferme expérimentale		545 17				590 80	81 83		130 12	1,347 92
Hawkesbury, bureau de poste		1,061 43		1,155 00	44 88	294 62	108 27	29 71		2,693 91
Hespeler, bureau de poste	5,799 92									5,799 92
Huntsville, bureau de poste		1,598 15	3,919 44				75 65			5,593 24
Ingersoll, bureau de poste, etc		736 13		950 00	53 22	644 71	147 00	66 84		2,597 90
Inglewood, arsenal			50 00							50 00
Kapuskasing, ferme expérimentale		4,183 35				1,707 41	603 95			6,494 71
Keewatin, arsenal			96 00							96 00
" édifice public (emplacement)	6 36									6 36

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges, etc.	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario (Ottawa non compris)—Suite										
Kemptville, bureau de poste, etc		47 54		50 00	36 35	289 44	221 40			644 73
Kenora (salle Garfield), ministère de la Défense nationale			600 00							600 00
" bureau de poste, etc		2,434 49		1,130 00	96 41	742 63	298 16	101 75		4,803 44
Kincardine, bureau de poste, etc		219 18		249 96	19 70	350 36	160 50	34 68		1,034 38
Kingston, édifice des douanes		706 58		1,430 00	64 75	225 00	77 92	53 83		2,558 08
Kingston, ministère du Revenu national		237 69	2,544 90	1,105 00	6 45	660 31	124 03	52 24		4,730 62
" édifice d'immigration		95 10	290 00			51 00	6 75			442 85
" bureau de poste, etc		1,575 11		1,480 00	107 95	688 40	541 44	109 25		4,502 15
" (Université Queen's), entraînement des officiers			320 00							320 00
" Sydenham, hôpital militaire	303 48									303 48
" généralités		312 50								312 50
Kitchener (édifice Brethaupt), min. de la Défense nationale			2,383 06							2,383 06
" gare du Canadien-National, salle des malles			50 00							50 00
" min. de la Marine, division du radio (garage)			28 00							28 00
" min. de la Défense nationale (55, rue King)			285 00							285 00
" bureau de poste, etc		2,266 55		2,739 92	60 70	503 56	427 90	92 40	35 93	6,126 96
" (édifice de la Banque Royale), min. de la Marine, division du radio			300 00				9 84			309 84
" (*Walper House*), bureau de poste temporaire		9 61								9 61
Lakefield, bureau de poste		150 42		950 00	37 00	355 85	97 40			1,590 67
Leamington, arsenal			100 00							100 00
" bureau de poste, etc		1,178 19		1,080 00	25 10	343 45	95 11	30 00		2,751 85
Lindsay, bureau de poste, etc		112 46		1,294 50	25 85	848 03	279 91	56 60		2,617 35
Listowel, bureau de poste, etc		2,361 05		1,175 00	48 84	768 55	229 04	81 02		4,663 50
London, arsenal		8 40								8 40
" gare du Canadien-National, salle des malles	61 39		210 00							271 39

" (*Chapter House*), min. de la Défense nationale		186 80	4,316 66	1,360 00	43 80	228 39	81 22	16 16		6,233 03
" édifice des douanes		2,275 54	138 38	2,489 00	326 54	1,368 46	295 07	95 23		6,988 22
" min. de la Marine, division du radio (garage)			78 00							78 00
" bureau de poste	6,567 80	3,057 05		3,696 23	280 85	7,587 66	1,145 13	277 92		22,612 64
" tracteur pour matières postales	1,277 96									1,277 96
" (édifice *Western Medical*), min. de la Défense nationale			1,650 00				0 90			1,650 90
" Westminster, hôpital militaire	12,517 34	186 07								12,703 41
" casernes Wolseley	1,383 03									1,383 03
" généralités		1,489 09			60 00		133 31			1,682 40
L'Orignal, bureau de poste			174 24							174 24
Lucan, min. de la Défense nationale			100 00							100 00
Markham, bureau de poste		531 72		300 00	24 75	108 00	35 89	5 00		1,005 36
Marmora, bureau de poste			47 39							47 39
Maxville, bureau de poste		10 45	127 82							138 27
Merrickville, bureau de poste			190 03							190 03
Midland, bureau de poste		1,990 20		1,207 14	25 60	353 75	171 06	26 95		3,774 70
Mildmay, bureau de poste	32 75	0 65		60 00	1 65	75 00	42 29			212 34
Millbrook (Durham), arsenal	213 40									213 40
" bureau de poste (emplacement)	158 54									158 54
Milton, bureau de poste		104 41		1,097 00	67 15	312 62	111 17	16 15		1,708 50
Milverton, bureau de poste		20 24		1,055 00	40 07	345 00	73 99	31 32		1,565 62
Mitchell, bureau de poste		1,309 40		1,115 00	29 78	325 97	65 25	40 00		2,885 40
Morrisburg, entrepôt de vérification			20 00							20 00
" édifice public (emplacement)	60 00									60 00
Mount-Forest, bureau de poste	315 00	80 57		50 00	21 85	308 59	222 85	18 82		1,017 68
Napanee, arsenal	11 85									11 85
" bureau de poste	11 85	235 77		1,211 50	66 25	598 00	431 08	68 93		2,623 38
New-Hamburg, bureau de poste			246 06				28 43			274 49
Newmarket, bureau de poste		27 19		1,161 50	25 50	326 37	97 77	61 75		1,700 08
New-Toronto (édifice Brown), min. de la Défense nationale			420 00							420 00
Niagara-Falls, arsenal	74 18									74 18
" min. du Revenu national		208 12	3,600 00			26 50				3,834 62
" bureau de poste, etc		33 62		1,188 33	1 91	73 50	44 88			1,342 24
" bureau de poste temporaire		2,115 27	4,000 00		39 96	15 21	123 14			6,293 58
" édifice public	5,058 06									5,058 06
North-Bay (édifice Angus), arpentage hydrographique			480 00							480 00
" bureau de poste	6,496 06	449 42		1,500 00	126 90	715 26	503 45	35 64		9,826 73
Norwich, bureau de poste, etc		1,603 14		1,010 00	18 10	416 25	98 53	31 46		3,177 48
Oakville, arsenal			480 00							480 00
Orangeville, min. de la Défense nationale			120 00							120 00
" bureau de poste		92 85		1,425 00	30 20	268 38	72 09	18 00		1,906 52
Orillia, arsenal							0 60			0 60
" bureau de poste, etc		238 58		995 00	21 35	634 71	217 39	43 98	16 20	2,167 21

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges, etc.	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario (Ottawa non compris)—Suite										
Oshawa (édifice Carnegie), ministère du Revenu national		1,818 60	1,200 00				80 10	21 48		3,120 18
" entrepôt de vérification des douanes	19,550 79									19,550 79
" bureau de poste, etc	7,998 49	591 30		1,850 00	35 35	866 05	414 51	115 05	9 33	11,880 08
Owen-Sound, min. de la Défense nationale		18 02	1,027 25				0 45			1,045 72
" bureau de poste		214 67		1,134 00	93 55	494 47	179 04	50 00		2,165 73
Palmerston, bureau de poste	82 80	730 53		1,166 00	37 33	554 95	132 74	34 00		2,738 35
Paris, bureau de poste		1,208 15		1,130 00	16 20	818 92	161 12	36 48		3,370 87
Parkhill, bureau de poste		2,124 67		324 96	14 05	505 00	110 95	22 00		3,101 63
Parry-Sound, édifice public (emplacement)	587 10									587 10
Pembroke, bureau de poste, etc		832 10		1,265 00	80 75	269 41	442 21	40 00		2,929 47
Perth, arsenal		882 00	41 68							923 68
" (vieille église Ashbury), min. de la Défense nationale			250 00							250 00
" bureau de poste (emplacement)	21 50									21 50
Peterboro, édifice des douanes	184 65	456 75		1,065 00	54 05	310 92	87 05	69 96		2,228 38
" (édifice Barrie), min. du Revenu national		118 31	225 00				1 75			345 06
" édifice Duffus, min. du Revenu national		136 84	360 00							496 84
" bureau de poste	232 89	272 69		2,043 00	54 05	557 48	389 94	105 00		3,655 05
" édifice public (emplacement)	232 50									232 50
Petrolia, bureau de poste, etc		59 68		1,100 21	50 75	322 30	127 68	63 52		1,724 14
Picton, bureau de poste, etc		308 87		1,116 00	61 40	428 45	109 84	31 50		2,056 06
" bureau des poids et mesures						10 75				10 75
Pigeon-River-Bridge, édifice d'immigration		113 40				224 00	23 20			360 60
Port-Arthur, arsenal	4,034 07									4,034 07
" entrepôt de vérification		726 04	108 75	6,066 88	268 07	1,739 06	296 15	166 84	531 66	9,903 45
" bureau de poste, etc		529 51		960 00	130 65	372 25	242 50	87 36		2,322 27
Port-Colborne, bureau de poste		382 95		960 00	54 88	379 89	136 85	30 00		1,944 57
Port-Credit, arsenal		335 34	300 00				0 30			635 64
Port-Hope, bureau de poste, etc		94 55		1,180 00	40 61	535 28	124 54	15 42		1,990 40
Port-Perry, bureau de poste, etc		1,349 66		1,130 00	61 29	333 00	197 65	44 00		3,115 60

Port-Stanley (*Community Hall*), bureau de poste, etc	899 36		842 09				17 15			1,758 60
Prescott, édifice des douanes		19 68			9 35	178 25	22 38	60 00		289 66
" bureau de poste		132 76		1,416 30	10 85	292 25	101 98	60 00		2,014 14
Preston, bureau de poste, etc		194 05		1,130 00	66 17	577 33	221 39	36 47		2,225 41
Princeton, bureau de poste, etc		20 35	289 75				16 50			326 60
Rainy-River, édifice d'immigration		49 44								49 44
Renfrew, bureau de poste, etc		234 77		995 00	48 95	493 50	151 65	36 25		1,960 12
Ridgetown, bureau de poste			300 00							300 00
Rockland, bureau de poste	4,507 98	150 10		393 55	121 50	326 15	64 69			5,563 97
St. Catharines, arsenal	563 19									563 19
" (édifice de la Banque de la Nouvelle-Ecosse), min. de la Santé	175 66		300 00				4 00			479 66
" min. de l'Agriculture		2,077 60				722 94				2,800 54
" bureau de poste, etc		726 98		1,188 00	48 33	681 16	189 30	120 23		2,954 00
St. Mary's, min. de la Défense nationale			550 00							550 00
" bureau de poste		120 80		1,005 00	40 10	429 25	239 15	27 44		1,861 74
St. Thomas, arsenal							0 50	25 29		25 79
" bureau de poste		149 13		1,206 00	44 87	468 15	148 83	47 57		2,064 55
Sandwich, bureau de poste, etc		57 13		1,130 00	67 06	58 20	102 13			1,414 52
Sarnia, arsenal		37 01						8 62		45 63
" édifice d'immigration		47 38								47 38
" bureau de poste		3,115 59		1,083 50	26 69	393 06	238 52	126 27		4,983 63
Sault-Sainte-Marie, arsenal (118, rue Brock)			1,920 00				0 45			1,920 45
" min. de la Défense nationale (69, rue Est)			780 00							780 00
" bureau de poste	89 05	3,258 79	103 80	2,279 30	169 38	1,354 00	369 73	78 34	348 42	8,050 81
Seaforth, bureau de poste		957 08		1,040 00	33 32	368 10	94 20	32 00		2,524 70
Shelburne, bureau de poste, etc		1,564 90		1,170 50	47 90	399 37	139 93	36 00		3,358 60
Simcoe, bureau de poste, etc		2,211 44		1,822 48	12 65	361 10	87 76	34 00		4,529 43
Smith's Falls, bureau de poste, etc		161 02		1,130 00	16 90	373 25	405 54	85 00		2,171 71
Stouffville, bureau de poste		24 56		240 00	21 34	412 50	63 54	3 50		765 44
Stratford, arsenal		77 22					0 83			78 05
" bureau de poste		1,058 89		1,496 74	93 45	855 08	237 58	41 14		3,782 88
Strathroy, bureau de poste, etc	5,500 00	130 54		1,166 00	26 00	322 00	103 74	22 50		7,270 78
Sturgeon-Falls, bureau de poste			800 00				88 25			888 25
" édifice public	24 04									24 04
Sudbury, bureau de poste	10,023 23	427 06		1,664 00	221 35	1,387 04	2,887 56	126 80		16,737 04
Sydenham édifice public (emplacement)	3 00									3 00
Tara, min. de la Défense nationale			180 00							180 00
Thorold, bureau de poste			678 34							678 34
Tilbury, bureau de poste		603 19		1,175 00	31 00	455 75	102 23	14 00		2,381 17
Tillsonburg, bureau de poste, etc		91 28		1,166 00	20 60	316 45	138 22	38 99		1,771 54
Timmins, édifice public	8,115 75									8,115 75
Toronto, arsenal (35, rue College)			1,521 44							1,521 44
" entrepôt de vérification (nouveau)	42 00									42 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges, etc.	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario (Ottawa non compris)—Fin										
Toronto, édifice des douanes (temporaire) 52–56, rue Wellington	.....	2,662 81	32,850 00	7,833 27	409 73	.....	1,318 08	174 12	203 79	45,451 80
" min. de l'Agriculture (division des graines (84, rue Collier)	.....	323 23	.....	.....	110 39	652 52	416 50	65 71	.....	1,568 35
" min. de la Défense nationale (édifice Battery), division du transport du R.C.A.S.C.	842 78	.....	700 00	76 00	.....	.....	.....	.....	.....	1,618 78
" min. de la Défense nationale (édifice *Navy League*), R.C.N.V.R.	.....	.....	1,500 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,500 00
" min. de la Défense nationale (48, rue University)	.....	.....	600 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	600 00
" min. de la Défense nationale (vieux collège Knox)	9,872 58	0 50	14,791 66	.....	.....	47 60	283 94	.....	82 89	25,079 17
" min. de la Défense nationale (*St. Paul's Hall*)	.....	13 00	2,291 63	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,304 63
" min. de la Défense nationale, Mount-Denis	.....	.....	405 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	405 00
" min. du Revenu national (vieil édifice du Revenu de l'Intérieur)	.....	244 44	.....	1,260 00	88 85	1,051 17	452 99	78 58	16 00	3,192 03
" manège militaire (185, avenue Spadina)	.....	821 17	.....	2,139 34	104 45	1,807 25	894 51	164 21	563 30	6,494 23
" entrepôt de vérification (édifice Eckhart), temporaire	10,455 27	.....	25,999 92	4,025 52	241 99	1,798 12	799 94	275 82	392 73	43,989 31
" entrepôt de vérification (276, rue King, ouest)	.....	230 34	.....	.....	5 61	16 50	17 64	14 10	19 73	303 92
" entrepôt de vérification (rue Yonge)	.....	117 00	.....	7,778 49	127 40	76 82	243 54	10 98	196 66	8,550 89
" (édifice Keene), 174, avenue Spadina, magasin de munitions	.....	14 28	23,904 43	.....	.....	1,464 04	439 74	89 97	309 96	26,222 42
" (édifice Lumsden), min. de l'Assurance	.....	.....	720 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	720 00
" observatoire météorologique	329 50	717 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,047 25
" (Nord), hôpital de la rue Christie	9,825 97	.....	195 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,020 97

" (édifice Otis-Fensom), 170, rue Bay, surintendant du service postal		728 83	9,835 50							10,564 33
" bureau de poste (général)	19,961 08		685 76	29,355 26	1,444 69	6,950 11	3,772 34	753 24	1,341 36	64,263 84
" station postale «A» (gare Union)	117,346 49	6,922 67	67,545 83	59,628 49	2,817 49	16,394 28	9,084 46	1,881 24	5,972 39	287,593 34
" " «B»		52 88	1,980 00	950 00	36 34	6 69	115 41	10 13		3,151 45
" " «C»		378 64			128 70	414 82	221 49	26 72		1,170 37
" " «D»		472 11	50 00	1,080 00	115 01	465 38	326 80	35 88		2,545 18
" " «E»	12 10	66 16	2,400 00	570 00	54 45	33 94	198 62	12 13		3,347 40
" " «F»		975 55		1,260 00	136 50	1,012 29	358 06	91 68		3,834 08
" " «G»		520 48	3 92	2,525 00	122 65	927 50	377 68	58 69		4,535 92
" " «H»		58 02	1,200 00	600 00	45 85	7 54	84 15			1,995 56
" " «J»		72 06	3,300 00	600 00	61 55		153 94			4,187 55
" " «K»		156 15		895 00	74 45	402 44	157 88	26 28		1,712 20
" " «L»		283 50	1,500 00	570 00	62 25	7 05	102 83			2,525 63
" " «L» (nouvelle)		202 19	3,716 67			1 85	52 39			3,973 10
" garage du bureau de poste (rue Richmond)		2,126 00	122 54	1,320 00	91 23	986 66	324 95	96 24	441 69	5,509 31
" bureau des impôts (21, rue Lombard)	6,594 22									6,594 22
" (édifice *Terminal Warehouse*), messageries des douanes	4,002 44		14,128 11							18,130 55
" (édifice de l'Université), entraînement des officiers			5,025 00							5,025 00
" généralités		4,159 80		48,982 51	822 00					53,964 31
Trenton, arsenal			300 00							300 00
" bureau de poste (contribution du gouvernement au coût des améliorations)	1,370 29	2,609 75		1,012 66	33 73	458 00	331 15	75 00		5,890 58
Uxbridge, bureau de poste		68 73		1,130 00	21 82	279 40	124 05			1,624 00
Walkerton, bureau de poste	2,849 46	354 98		924 00	19 86	427 89	357 90	31 00		4,965 09
Walkerville, bureau de poste		884 29		2,550 00	209 04	359 12	284 62	47 79		4,334 86
Waterloo, bureau de poste		41 77		950 00	31 93	438 12	167 39	44 74		1,673 95
Watford, édifice public (emplacement)	50 00									50 00
Welland, arsenal			250 00							250 00
" bureau de poste		761 23		1,080 00	64 56	376 84	296 28	37 08		2,615 99
Weston, bureau de poste	1,374 44		983 87				9 72			2,368 03
Whitby, bureau de poste, etc	240 60	1,886 89		1,041 50	46 90	348 52	154 70	29 45		3,748 56
Wiarton, bureau de poste, etc	200 38	22 70		540 00	33 32	8 61	57 99	24 00		887 00
Windsor, min. de l'Agriculture			150 00							150 00
" (*Palace Theatre*), min. du Rét. des Soldats			480 00							480 00
" bureau de poste		1,267 41	40 00	3,933 48	212 22	1,016 42	554 01	98 96		7,122 50
Wingham, arsenal		1 58					0 30			1 88
" bureau de poste		73 24		350 00	12 40	378 70	171 42	47 80		1,033 56
Woodstock, bureau de poste, etc	1,477 10	188 81		1,587 20	36 57	712 04	196 95	49 86		4,248 53
Bureaux de moindre importance dans la province		2,644 29	1 50				12 34			2,658 13
Ontario, généralités		3,550 26			14 50	522 22	3,757 92			7,844 90
Totaux, Ontario	338,251 12	141,050 70	312,152 20	346,481 99	14,277 90	107,952 07	53,483 02	10,728 77	11,400 93	1,335,778 70

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges, etc.	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Manitoba										
Brandon, entrepôt de vérification			1,875 00			186 20	13 75			2,074 95
" ferme expérimentale		3,840 68				938 23	186 75		57 03	5,022 69
" bureau de poste, etc		142 75		1,430 00	36 55	1,748 0-	793 41	118 50		4,269 23
Carberry (édifice Marvin), min. de l'Intérieur			216 00							216 00
Carman, min. de la Défense nationale			270 00							270 00
" bureau de poste		36 87		1,148 00	19 85	439 88	165 60	13 00		1,823 20
Dauphin, min. de la Défense nationale			1,320 00							1,320 00
" bureau de poste, etc. (allonge)	77 81	495 74		996 00	36 50	697 70	525 81	50 40		2,879 96
Emerson (édifice Alexandria), bureau d'immigration			360 00			239 84				599 84
" édifice des douanes et de l'immigration	8,004 01									8,004 01
" bureau de poste, etc		46 23		1,080 00	52 85	702 41	445 04	12 00	6 84	2,345 37
Gilbert-Plains, bureau de poste			81 67							81 67
Gimli, bureau de poste			139 99							139 99
Grand-View, arsenal			300 00							300 00
Gunton (Selkirk), arsenal		325 00	135 00							460 00
Le Pas, bureau des terres		549 92	950 00							1,499 92
" bureau de poste		132 24	2,800 00			325 75				3,257 99
Melita, min. de la Défense nationale			300 00							300 00
" bureau de poste			296 99							296 99
Minnedosa, bureau de poste, etc		153 95		1,174 00	23 05	804 58	305 63		5 15	2,466 36
Morden, arsenal			300 00							300 00
" ferme expérimentale		3,032 53				2,160 71	289 86			5,483 10
" bureau de poste, etc		666 47		1,010 00		789 50	295 52			2,761 49
Neepawa, bureau de poste, etc		256 44		1,287 00	19 40	633 99	321 90	29 68		2,548 41
Portage-la-Prairie, arsenal		387 22		567 00	31 45	694 03	125 43	50 40		1,855 53
" (édifice Miller), min. de la Défense nationale			780 00							780 00
" bureau de poste		295 21		1,194 34	101 85	1,149 21	866 41	47 20		3,654 22
Saint-Boniface, min. de la Défense nationale, R.C.N.V.R			1,500 00							1,500 00
" bureau de poste		1,725 61		1,080 00	36 05	597 28	80 57	28 55		3,548 06

Selkirk, bureau de poste		98 35		1,200 00	1 00	495 32	105 87	21 04		1,921 58
Shoal-Lake, bureau de poste			240 00							240 00
Souris, arsenal			315 00							315 00
" bureau de poste, etc		628 58		1,119 40	45 90	565 59	139 56	70 39		2,569 42
Sprague, édifice d'immigration		101 38								101 38
Stonewall, bureau de poste		56 89		583 67	14 40	279 01	55 07			989 04
Swan-River, bureau forestier			720 00							720 00
Transcona, bureau de poste			469 99							469 99
" édifice public (emplacement)	100 72									100 72
Virden, bureau de poste, etc		340 35		1,097 00	55 09	662 50	377 31			2,532 25
Winnipeg, (*Avenue Block*), min. de la Marine, division du radio			480 00				9 00			489 00
" (*Bible House*), bureau des poids et mesures			900 00							900 00
" (Chambre de Commerce), min. de l'Agriculture		6 37	123 00							129 37
" (édifice Commercial), min. de l'Intérieur, min. du Rét. des Soldats, bureau des impôts, etc		1,747 66	29,523 96	7,290 88	434 72		1,351 43		451 16	40,799 81
" édifice des douanes, etc		3,702 06	383 00	7,579 74	210 50	3,148 22	1,122 45	119 60	266 13	16,531 70
" (*Deer Lodge*), hôpital militaire	215,578 64		600 00							216,178 64
" min. de la Défense nationale, R.C.A.F			7,200 00							7,200 00
" min. du Rét. des Soldats			2,400 00							2,400 00
" entrepôt de vérification		1,776 30		8,760 60	271 44	6,383 14	334 10	621 65	289 38	18,436 61
" Fort-Osborne, casernes	35,271 81									35,271 81
" édifice d'immigration	506 58	11,056 08				7,791 55	975 37	1,393 59	124 41	21,847 58
" bureau des terres (vieux bureau des douanes)								8 00		8 00
" rue McGregor, arsenal	4,026 92									4,026 92
" rue Minto, arsenal	12,370 93									12,370 93
" bureau de poste (général)	16,111 11	5,034 61	271 00	16,459 79	871 73	8,386 28	3,392 13	961 16	709 10	52,196 91
" station postale «A»		1,336 80	13,875 00		24 85				545 72	15,782 37
" " «B»		1,328 39		2,340 00	67 28	1,100 37	112 67	120 63		5,069 34
" " «C»		13 34	1,650 00		30 19	6 99	80 50			1,781 02
" " «D»		14 64	600 00	996 64	30 86	306 08	93 43	6 54	6 00	2,054 19
" " «K»		17 25	720 00	176 00	12 88		24 61			950 74
" " «L» (637, ave du Portage)		3 75	1,000 00	176 00	12 18		68 65	5 65		1,266 23
" gare Union, salle des malles	542 14		1,976 26							2,518 40
" (Université de Manitoba), entraînement des officiers			740 00							740 00
" généralités		704 19		6,679 56	29 05					7,412 80
Bureaux de moindre importance dans la province		3,925 01			75 00		0 75			4,000 76
Manitoba, généralités		402 36					1,448 94			1,851 30
Totaux, Manitoba	292,590 67	44,381 22	75,811 86	65,425 62	2,544 62	41,232 38	14,107 52	3,677 98	2,460 92	542,232 79

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges, etc.	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Saskatchewan										
Battleford, bureau de poste, etc.		2,014 15		974 84	94 76	694 89	449 56	71 05		4,299 25
Biggar, min. de la Défense nationale			240 00							240 00
Canora, min. de la Défense nationale			180 00							180 00
" bureau de poste			673 43							673 43
Estevan, arsenal			400 00							400 00
" min. de l'Agriculture	144 88		275 00							419 88
" bureau de poste		359 70		1,165 00	61 57	293 51	219 40	70 36	70 36	2,169 54
Fort-Qu'Appelle, min. de la Défense nationale			135 00							135 00
Gravelbourg, bureau de poste, etc.		57 70		375 00	18 55	221 00	100 60	38 25		811 10
Humboldt, bureau de poste, etc.	325 66	15 60		1,175 00	48 08	713 28	408 89	123 16		2,809 67
Indian-Head, ferme expérimentale		2,797 38				1,814 49	320 85			4,932 72
" pépinière forestière		926 30		300 00		1,372 40	71 70	153 20		2,823 60
Kelvington (édifice Dalke), arsenal		85 65	180 00							265 65
Kerrobert, arsenal			200 00							200 00
Kindersley, arsenal			112 50							112 50
Lloydminster, bureau de poste, etc.		501 71		1,175 00	22 40	390 48	436 54			2,526 13
Maple-Creek, bureau de poste, etc.		140 41		324 96	66 50	200 84	213 75	44 10		990 56
Melfort, arsenal							68 37			68 37
" bureau de poste		642 66		1,040 00	32 05	887 79	250 49	53 78		2,906 77
Melville, bureau de poste, etc.	5,000 00		413 00							5,413 00
Moose-Jaw, gare du Canadien-Pacifique, " salle des malles	36 60		375 00							411 60
" bureau de poste		1,226 31		7,314 96	187 01	2,011 73	1,501 90	313 70	688 23	13,243 84
North-Battleford, édifice d'immigration		11 10	2 00			169 55	56 95	56 71		296 31
" bureau de poste, etc.		2,781 21		1,055 00	95 53	721 73	783 65	24 56		5,461 68
Northgate (Assiniboïa), édifice d'immigration		149 76								149 76
North-Portal, édifice d'immigration			1 00							1 00
Prince-Albert, arsenal	1,200 00									1,200 00
" min. de l'Intérieur (garage)			715 00			353 60				1,068 60
" min. de l'Intérieur (division des parcs)		385 30	2,766 60				26 15			3,178 05
" (édifice Harphill), Commission de l'Etablissement des Soldats			600 00							600 00

" édifice d'immigration	10,939 99	29 20				180 00	67 96	39 66		11,256 81
" vieux bureau des terres	88 40									88 40
" bureau de poste, etc. (allonge)	49,999 44	1,424 12		2,669 00	163 85	1,534 60	1,552 03	68 59	54 00	57,465 63
Qu'Appelle, arsenal			360 00							360 00
Regina, arsenal	16 00									16 00
" (édifice *Canada Life*), min. des affaires des Sauvages			3,600 00							3,600 00
" (édifice Darke), min. de la Marine, division du radio			840 00				9 12			849 12
" min. de la Défense nationale, R.C.N.V.R			780 00							780 00
" entrepôt de vérification		1,936 13		960 00	42 36	516 52			49 56	3,504 57
" (édifice Fairbanks-Morse), min. de la Défense nationale			6,200 00							6,200 00
" édifice de l'A.V.G.G.), min. du Rétablissement des Soldats		211 45	8,468 01				166 53		60 15	8,906 14
" (édifice Laird), magasin de munitions			6,000 00			739 90	452 55	50 83	74 51	7,317 79
" (édifice McCallum-Hill), bureau des impôts		1,112 59	14,037 60		5 20		177 01			15,332 40
" (garage *Modern Motor*), min. de la Marine, garage			130 00							130 00
" bureau de poste (général)		2,657 07	63 00	6,861 10	370 31	1,649 08	1,632 36	464 67	563 82	14,261 41
" station postale «A» (gare du Canadien-Pacifique)		354 78	8,523 75		46 12					8,924 65
" édifice public (nouveau)	126,406 87									126,406 87
" (édifice de la Banque Royale), bureau de l'Assistant Receveur-Général		1,176 58	15 88	1,380 00	99 63	732 85	715 24	52 72	172 92	4,345 82
" (édifice Simpson), colis postaux			1 00							1 00
" Tracteur pour matières postales	1,379 40									1,379 40
" (Université de Saskatchewan), entraînement des officiers			420 00							420 00
" (édifice Whitmore), magasin de munitions			6,000 00							6,000 00
" généralités		1 50								1 50
Rosetown, min. de la Défense nationale			240 00							240 00
Rosthern, ferme expérimentale		2,453 84				884 20				3,338 04
" édifice public	8,668 78									8,668 78
Rouleau, arsenal			180 00							180 00
Saltcoats, min. de la Défense nationale			180 00							180 00
Saskatoon (Banque de Montréal), bureau des impôts		2 02	142 25							144 27
" (édifice Canada), min. du Revenu national		178 27	6,802 69				172 20			7,153 16
" (édifice Caswell), arsenal	3,071 40									3,071 40
" (édifice Commercial), bureau des poids et mesures			1,260 00							1,260 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges, etc.	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Saskatchewan—Fin										
Saskatoon (édifice Connaught), bureau des terres		697 39	8,760 00				180 28			9,637 67
" bureau de poste, etc		1,989 28		3,518 00	144 70	976 42	1,526 84	152 62	106 28	8,414 14
" édifice public (nouveau)	54,591 57									54,591 57
" (édifice Ross), bureau des impôts	1,840 38		6,100 00				2 52			7,942 90
" (édifice York), entrepôt de vérification			240 00				11 70			251 70
" généralités		2 00					1 50			3 50
Scott, ferme expérimentale		1,511 27				907 75	299 79			2,718 81
Shaunavon, arsenal			300 00							300 00
Sutherland, pépinière forestière		34 75				912 23				946 98
Swift-Current, arsenal			600 00							600 00
" ferme expérimentale		3,221 85				831 39	228 74		255 45	4,537 43
" bureau de poste		15 05	2,144 42				612 81			2,772 28
" édifice public (nouveau)	3,325 10									3,325 10
Tisdale, édifice public	26,842 08			100 00						26,942 08
Weyburn, arsenal			600 00							600 00
" bureau de poste, etc		240 88		1,175 00	36 88	651 83	485 25	35 60		2,625 44
Yorkton, bureau de poste, etc		204 96		1,125 00	60 31	707 38	225 05	44 10		2,366 80
Bureaux de moindre importance dans la province		1,182 97					0 60			1,183 57
Saskatchewan, généralités		2,888 32					649 42			3,537 74
Totaux, Saskatchewan	293,876 55	35,621 21	90,257 13	32,687 86	1,595 81	21,069 44	14,078 30	1,857 66	2,024 92	493,068 88
Alberta										
Athabasca, édifice d'immigration			15 00			126 55				141 55
" bureau de poste			52 00			117 85	15 51			185 36
Banff (salle Brewster), min. de la Défense nationale			750 00				0 45			750 45
Bassano, bureau de poste, etc		8 25		1,080 00	20 50	447 30	158 37	32 25		1,746 67
Beaverlodge (West-Edmonton), station expérimentale						65 05				65 05
Calgary, bureau de l'Assistant Receveur Général		189 19	131 75	1,455 90	2 80	246 61	213 34	17 39		2,256 98

" (édifice Blow), hôpital Colonel Belcher	4,001 26	0 75	25,419 83							29,421 84
" gare du Canadien-Pacifique, triage des malles et entrepôt	846 15		9,375 00		0 60					10,221 75
" entrepôt de vérification des douanes		1,451 14		10,012 13	10 46	2,524 40	832 25	657 27	1,122 01	16,609 66
" min. de l'Intérieur, garage			325 50							325 50
" min. de la Défense nationale (1115, 8e Avenue)			1,020 00							1,020 00
" min. de la Défense nationale, R.C.N.V.R.			900 00							900 00
" min. de la Défense nationale (écuries, 9e Avenue)			600 00							600 00
" min. de la Défense nationale (écuries, 10e Avenue)			250 00							250 00
" min. de la Défense nationale (vieux poste de pompiers), 17e Avenue, ouest	632 03		690 00							1,322 03
" édifice de l'inspection des grains	2,650 38									2,650 38
" (garage Hammill), min. du Rétablissement des Soldats			68 00							68 00
" édifice d'immigration	2,913 25		10 00	2,558 39		387 07	239 53	155 37	166 56	6,430 17
" (garage Irving), min. de la Marine, garage pour la division du radio			118 00							118 00
" (édifice McLean), min. de la Marine, division du radio		46 00	540 00	60 00			8 92			654 92
" magasin de munitions (10e Avenue, 7e rue)			8,800 00							8,800 00
" bureau de poste (emplacement)	71 46									71 46
" (édifice Southam), bureau de poste		5,154 59	70,000 00	10,196 91	29 21	3,623 39	3,221 70	436 79	900 54	93,563 13
" généralités		22 40		6 25	449 17					477 82
Carstairs (West-Calgary), arsenal			120 00							120 00
Chauvin, min. de la Défense nationale			135 00							135 00
Claresholm, min. de la Défense nationale			180 00							180 00
Coutts, édifice d'immigration		668 97	4 80				0 30			674 07
Drumheller, bureau de poste	2,000 00		52 50				11 97	18 00		2,082 47
Edmonton, arsenal (vieux bureau des terres)	69 50									69 50
" (édifice Blowey-Henry), entrepôt de vérification des douanes		2,692 31	21,141 13	4,065 07	106 20		1,130 80		153 96	29,289 47
" gare du Canadien-National, salle de triage des malles et entrepôt	1,257 66		6,409 19							7,666 85
" gare du Canadien-National, salle des malles	872 13						8 26			880 39
" min. de l'Intérieur, arpentage topographique (11125, 101e rue			20 36							20 36

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges, etc.	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Alberta—Fin										
Edmonton, min. de l'Intérieur, arpentage topographique, (11034, 107e rue)	.....	.....	40 71	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40 71
" édifice d'immigration	.....	154 63	2 00	.....	.....	619 82	229 09	111 96	.....	1,117 50
" (édifice Jackson), min. du Travail	.....	.....	70 00	.....	.....	.....	1 31	.....	.....	71 31
" (édifice Mortlake), ministère des Postes	.....	.....	147 00	.....	.....	.....	12 12	.....	.....	159 12
" bureau de poste	5,091 56	7,553 24	59 80	12,019 00	434 88	1,253 34	4,447 48	400 93	510 57	31,770 80
" arsenal du Prince de Galles	.....	4,450 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,450 00
Edmonton-South (Strathcona), bureau de poste	.....	201 78	.....	1,974 36	70 45	446 95	363 72	112 84	.....	3,170 10
" (Université d'Alberta), entraînement des officiers	.....	.....	2,449 62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,449 62
" tracteur pour matières postales	1,431 80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,431 80
" (édifice Williamson), min. de l'Intérieur, division des parcs	.....	.....	420 00	.....	.....	.....	11 40	.....	.....	431 40
" généralités	.....	.....	.....	8 00	.....	.....	6 76	.....	.....	14 76
Edson, édifice d'immigration	.....	12 00	.....	.....	.....	189 65	44 04	.....	.....	245 69
Entrance (West-Edmonton), bureau forestier	.....	.....	156 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	156 00
Gleichen, arsenal	.....	.....	120 00	.....	.....	.....	0 45	.....	.....	120 45
Grande-Prairie, édifice d'immigration	.....	4 20	29 23	.....	.....	75 00	.....	.....	.....	108 43
" bureau de poste, etc	.....	193 13	.....	399 96	51 25	455 35	167 19	42 25	.....	1,309 13
Hardisty, min. de la Défense nationale	.....	.....	180 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	180 00
High-River, min. de la Défense nationale, A.M.R.	.....	219 91	242 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	462 41
" min. de la Défense nationale, (R.C.A.F.)	.....	.....	720 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	720 00
Lacombe, arsenal	.....	217 01	200 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	417 01
" ferme expérimentale	.....	1,279 24	.....	.....	.....	1,668 62	385 13	.....	226 11	3,559 10
Lethbridge, min. de la Défense nationale (garage)	.....	.....	1,800 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,800 00
" ferme expérimentale	.....	1,976 09	.....	.....	.....	917 62	364 54	.....	.....	3,258 25
" bureau de poste	5,381 31	.....	.....	6,710 71	160 79	1,164 82	762 26	123 60	232 15	14,535 64

Macleod (édifice Callie), bureau de poste		3 80	133 32			68 74	148 53	26 40		380 79
" édifice des douanes		35 80				133 40	109 82	37 20		316 22
Manyberries (Medicine-Hat), station expérimentale		294 91								294 91
Medicine-Hat, arsenal			2,000 00							2,000 00
" gare du Canadien-Pacifique, salle des malles	69 00		131 21							200 21
" bureau de poste, etc		1,412 45		2,280 00	82 60	427 36	708 42	171 48		5,082 31
Nanton, min. de la Défense nationale			36 25							36 25
Okotoks, arsenal			180 00							180 00
Peace-River, édifice d'immigration			5 00			269 33				274 33
" bureau des terres			960 00			263 31				1,223 31
" bureau de poste			452 00			197 74				649 74
Pincher-Creek, bureau forestier			780 00							780 00
Redcliffe, min. de la Défense nationale			240 00							240 00
Red-Deer, édifice public	0 75	644 85		1,444 80	56 05	285 70	230 35	63 70		2,726 20
Rocky-Mountain, bureau forestier			420 00			71 56				491 56
Spirit-River, édifice d'immigration			5 00			229 75				234 75
Strathcona (*voir* Edmonton-South).										
Vermillion, édifice d'immigration			2 00							2 00
Wainwright, édifice public	16,012 22									16,012 22
Wetaskiwin, min. de la Défense nationale		394 95	237 50							632 45
" bureau de poste		6 20		1,143 00	50 00	359 69	625 76	36 29		2,220 94
Bureaux de moindre importance dans la province		1,673 16					5 49			1,678 65
Alberta, généralités		921 51					1,046 41			1,967 92
Totaux, Alberta	43,300 46	31,882 46	159,347 20	55,414 48	1,524 96	16,635 97	15,511 67	2,443 72	3,311 90	329,372 82
Colombie-Britannique										
Agassiz, ferme expérimentale		2,641 62				1,578 23	429 20			4,649 05
Ashcroft, bureau de poste		29 20		1,449 30	32 30	339 50	516 00	121 88		2,488 18
Atlin, bureau de poste, etc		69 10			61 12	440 00	250 25	31 45		851 92
Bamfield, édifice public		86 27			1 10	421 25	122 12			630 74
Chilliwack, bureau de poste, etc		104 20		240 00	38 60	352 80	249 05	48 00		1,032 65
Cloverdale, bureau de poste		45 00	119 49		6 05	119 63	31 11			321 28
Comox, bureau de poste, etc		61 27		349 92	55 13	13 00	194 32			673 64
Courtenay, édifice public		86 53		1,032 00	48 34	265 50	96 22	48 00		1,576 59
Cranbrook, bureau de poste, etc		223 20		1,257 50	159 25	510 95	385 79	137 22		2,673 91
Cumberland, bureau de poste		119 60		1,143 00	68 64	213 42	209 99	60 00		1,814 65
Digby-Island, min. de la Marine, division du radio	899 50			25 00						924 50
Douglas, édifice des douanes et d'immigration	17,475 73									17,475 73
Duncan, bureau de poste		1,418 73		1,255 00	69 57	342 65	268 15	64 20		3,418 30
Esquimalt, casernes et chantier de la marine canadienne	19,969 63									19,969 63
" bassin de radoub—résidences	282 58									282 58

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges, etc.	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite										
Fernie, salle d'exercices militaires (emplacement)	225 00									225 00
" bureau de poste, etc		162 60		1,380 00	115 84	589 10	144 65	49 50		2,441 69
Field, Parc Yoho		7 00								7 00
Grand-Forks, bureau de poste, etc		80 39		1,193 00	45 94	600 95	239 72	75 00		2,235 00
Greenwood, bureau de poste, etc		257 20		410 00	69 34	388 25	116 85	75 00		1,316 64
Huntingdon, édifice d'immigration								24 00		24 00
Invermere, ferme expérimentale		7,631 45				740 58				8,372 03
Kamloops, min. de l'Intérieur (avenue Lansdowne)			300 00							300 00
" bureau de poste (nouveau)		316 52		1,376 10	63 47	406 80	591 66	96 00	40 80	2,891 35
" bureau de poste (vieux)		498 57		1,023 01	72 48	596 28	142 59	96 00		2,428 93
Kelowna (édifice Aiken), min. de la Défense nationale			112 50							112 50
" (édifice Casorso), arsenal			150 00							150 00
Kimberley, édifice public (emplacement)	56 50									56 50
Ladysmith, bureau de poste		979 25		1,028 40	36 40	263 40	103 76	36 00		2,447 21
Merritt, bureau de l'agence des Sauvages		460 48	100 00			33 75				594 23
Midway, gare du Canadien-Pacifique, salle des malles		1 50								1 50
Mission-City, arsenal	435 35		400 00							835 35
Nanaïmo, bureau de poste		543 56		2,394 85	117 67	572 50	562 37	33 00		4,223 95
Nelson, arsenal		8 45								8 45
" min. des Travaux publics, bureau de l'ingénieur de district		17 19	1,167 00	199 92	16 65					1,400 76
" bureau de poste		1,323 22		1,260 00	79 81	598 00	931 34	72 00		4.264 37
New-Westminster, édifice des affaires des Sauvages et des Pêcheries		163 82		1,452 00	55 87	243 15	47 70	29 78		1,992 32
" bureau de poste		1,066 52	339 10	3,753 65	114 13	903 58	682 10	107 48	476 00	7,442 56
North-Vancouver, bureau de poste		146 98		1,140 00	53 65	460 75	182 01	12 16		1,995 55
Pacific-Highway, édifice d'immigration		192 44		399 96	69 79	463 70	661 46			1,787 35
Penticton (*Badminton Hall*), min. de la Défense nationale			300 00							300 00
" (*Masonic Hall*), bureau de poste			300 00				204 24			504 24
Port-Alberni, bureau de poste		145 36		1,190 00	41 44	421 81	179 01	17 89		1,995 51
Prince-Rupert (édifice Black), bureau de poste, etc		57 00	4,905 00	1,318 50	45 70		970 17	59 40		7,355 77

" min. de l'Immigration (magasins)			5 00							5 00
" min. de la Défense nationale (magasin de munitions)			550 00							550 00
" min. de la Défense nationale (entrepôt, 219, 2e Avenue)			360 00							360 00
Revelstoke, bureau de poste		342 50		1,027 50	74 98	317 12	438 85	67 00		2,267 95
Rossland, bureau de poste, etc		574 39		964 00	73 73	554 55	286 94	68 86		2,522 47
Salmon-Arm, min. de l'Intérieur (bureau du garde-forestier)			300 00							300 00
" (division forestière)			150 00							150 00
" min. de la Défense nationale			200 00							200 00
Sidney, ferme expérimentale		1,324 34				947 50	154 98		150 44	2,577 26
Summerland, ferme expérimentale		1,596 53				1,475 68	290 55		974 15	4,336 91
Union-Bay, bureau de poste		150 00		276 00	43 88	209 50	139 88			819 26
Vancouver, arsenal (1255, rue Pender, ouest)			2,100 00							2,100 00
" arsenal (rues Pender et Howe)		90 00	3,300 00							3,390 00
" gare du Canadien-Pacifique, salle des malles			2,955 00							2,955 00
" min. de la Marine, division du radio, garage, 35, rue Pender ouest)			48 00							48 00
" min. de la Défense nationale (1117, rue Seaton)			1,950 00							1,950 00
" min. de la Défense nationale (rues Beatty et Dunsmuir)			4,800 00							4,800 00
" min. du Rétablissement des Soldats (780, rue Beatty)		55 11	1,950 00							2,005 11
" (édifice Dominion), min. de la Marine, division du radio		16 00	196 00							212 00
" entrepôt de vérification		4,894 11	7 35	11,854 39	282 35	5,741 55	1,079 47	235 65	989 73	25,084 60
" (édifice Exchange), ministère de la Marine, bureau de l'inspecteur des bateaux		491 18	3,820 00				65 66			4,376 84
" (édifice Holden), min. de la Marine, division du radio		54 50	616 45							670 95
" (édifice Holland), min. de la Défense nationale		225 00	2,610 00							2,835 00
" (bâtiment de l'exposition des chevaux), min. de la Défense nationale			4,300 00							4,300 00
" édifice de détention, immigration		677 66				1,718 70	755 06	468 05	284 57	3,904 04
" (édifice Kerrisdale), dépôt des facteurs			2,350 00							2,350 00
" (édifice London), min. du Travail		45 00	180 00							225 00
" bureau de poste et édifice Winch	70,260 04	9,493 69	576 75	37,420 15	1,230 28	720 72	6,160 38	777 65	1,267 54	127,907 20

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929.—*Suite*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations et ameublement	Loyers	Salaires des concierges, etc.	Fournitures pour les concierges	Chauffage	Eclairage	Eau	Pouvoir électrique	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Fin										
Vancouver, station postale «A»		10 25	2,100 00							2,110 25
" " «B»		12 10	4,440 00	1,572 00	62 94		94 12			6,181 16
" " «C»		358 38		1,773 29	66 70	613 47	109 30	29 60		2,950 74
" " «D»		199 47	2,400 00	1,212 00	65 93		122 68			4,000 08
" " «E»		112 06		480 00	38 36		84 52			714 94
" " «F»		40 10	1,800 00	499 50	39 64	138 43	42 32			2,559 99
" " «G»		144 27	360 00		26 26	38 12	17 51			586 16
" (hôtel St-François), bureau télégraphique, etc		2 75								2 75
" hôpital militaire Shaughnessy	24,934 44									24,934 44
" (Université de la Colombie-Britannique), entraînement des officiers			420 00							420 00
" *Yacht Club*, R.C.N.V.R			1,350 00							1,350 00
Vernon (édifice Megaw), min. du Rétablissement des Soldats		943 26	1,500 00			199 03				2,642 29
" bureau de poste		2,694 01		1,245 00	152 65	509 30	413 63	48 00		5,062 59
Victoria, observatoire astrophysique (mont Little Saanich)		3,071 84		3,232 00		1,394 40	474 00		347 90	8,520 14
" vieil édifice des douanes, min. de la Marine et Pêcheries		75 79		1,452 00	52 86	404 70	291 33	19 40		2,296 08
" entrepôt de vérification		74 09	4,200 00	1,452 00	31 41	158 85	76 10	16 70	84 00	6,093 15
" édifice d'immigration		736 18				990 75	197 04	127 35		2,051 32
" observatoire météorologique		298 96		1,452 00	88 87	244 90	196 95	24 20		2,305 88
" bureau de poste (nouveau)		8,238 61	279 00	18,085 34	392 64	3,173 47	2,495 18	177 90	960 25	33,802 39
" bureau de poste (vieux)		1,230 44		1,530 00	30 06	494 76	108 81	39 20		3,433 27
" (édifice Victoria), arpentage hydrographique		80 00	1,639 00							1,719 00
William-Head, station de quarantaine	3,908 38	4,698 99				4,155 78	373 90	40 54		13,177 59
Bureaux de moindre importance dans la province		955 70								955 70
Colombie-Britannique, généralités		4,734 82								4,734 82
Totaux, Colombie-Britannique	138,447 15	67,686 30	62,005 64	111,798 28	4,291 82	36,080 81	22,980 99	3,434 06	5,575 38	452,300 43

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929.—*Fin*

Nom de l'édifice	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
ÉDIFICES PUBLICS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Territoire du Yukon				
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices dans le territoire du Yukon	.....	.....	25,504 37	25,504 37
Total, territoire du Yukon	.....	.....	25,504 37	25,504 37
Généralités				
Annonces des soumissions pour du charbon pour les édifices publics du Dominion	.....	.....	804 85	804 85
Drapeaux pour les édifices publics du Dominion	.....	.....	5,000 00	5,000 00
Accessoires et fournitures de poste emmagasinés à Toronto pour être distribués dans toutes les provinces	27,157 19	.....	.....	27,157 19
Impressions, papeterie, instruments, voyages, etc	.....	.....	14,309 99	14,309 99
Salaires des commis résidents des travaux, etc	.....	.....	72,047 88	72,047 88
Totaux, généralités	27,157 19	.....	92,162 72	119,319 91

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—					
Albert-Bridge, quai			581 19		581 19
Alder-Point (Little-Bras-d'Or), brise-lames			98 35		98 35
Anderson's Cove, brise-lames			453 00		453 00
Antigonish, bassin	55,012 11				55,012 11
Arcadia-West, débarcadère		499 94			499 94
Argyle-Head, quai			320 29		320 29
Argyle-Sound, quai, etc	912 15	799 89			1,712 04
Arichat	372 32				372 32
Aspy-Bay (*voir* Dingwall).					
Auld's Cove, quai		1,608 57			1,608 57
Babin's Cove, quai			758 88		758 88
Baddeck, quai	3,847 30				3,847 30
Bailey's Brook, jetées			2,490 91		2,490 91
Baker's Point, quai			688 09		688 09
Ballantyne's Cove (McNair's Cove)	4,626 52				4,626 52
Barrington-Passage (Shelburne-Yarmouth), brise-glace, etc		104 97	2,722 92		2,827 89
Barrio's Beach, prolongement au brise-lames		3,788 29			3,788 29
Bass-River, quai			518 81		518 81
Basswood-Beach, prolongement aux ouvrages de protection		2,453 38			2,453 38
Bayfield, quai			3,996 49		3,996 49
Bayport	1,282 12				1,282 12
Bay-St. Lawrence, jetées		595 00			595 00
Bear-Cove, brise-lames			3,387 53		3,387 53
Bear-River, quai, etc	524 61		383 01		907 62
Beaver-River, brise-lames			214 58		214 58
Belliveau's Cove	749 92				749 92
Big-Harbour, quai			199 72		199 72
Blandford, brise-glace			2,219 62		2,219 62
Blue-Rocks, quai			2,697 88		2,697 88
Broad-Cove (Lunenburg-Queens), brise-lames			424 66		424 66
Broad-Cove-Marsh (comté Inverness), brise-lames			125 90		125 90
Bridgewater, quai du chemin de fer		22,833 85			22,833 85
Brooklyn, brise-lames			3,885 20		3,885 20
" quai			1,097 27		1,097 27
Burke's Head (North-Ingonish), brise-lames			194 88		194 88
Canada-Creek, quai			849 96		849 96
Canning, quai, etc	297 98		929 97		1,227 95
Canso, quai			1,292 15		1,292 15
Cape-St. Mary's, brise-lames			699 85		699 85
Cape-Negro-Island, brise-lames		1,997 61			1,997 61
Carr's Brook, quai			647 45		647 45
Castle-Bay, quai			150 75		150 75
Centreville, abord du quai			791 20		791 20
Chapel-Cove, brise-lames		11 40			11 40
Chegoggin, bassin	101 01				101 01
" brise-lames (nord)			549 76		549 76
" brise-lames (sud)			297 41		297 41
Chéticamp	47,900 06				47,900 06
Chéticamp, pointe, quai			99 46		99 46
Chèverie (comté Hants-King), quai			1,599 43		1,599 43
Chimney-Corner, brise-lames		798 82			798 82
Chipman's Brook, quai-brise-lames			550 14		550 14
Church-Point, quai			749 92		749 92
Clark's Harbour, quai		7,109 54			7,109 54
Comeauville, prolongement au brise-lames, etc	959 71	5,562 46			6,522 17
Cow-Bay (Port Morien)	7,012 01				7,012 01
Cranberry-Head (*voir* Sanford).					
Creignish, quai			98 30		98 30

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite					
Cripple-Creek (*voir* East-End, île Cap Sable).					
Dartmouth, jetée		113 15			113 15
Devil's Island, brise-lames			1,399 22		1,399 22
Digby, jetée		4,078 92	4,940 06		9,018 98
Diligent-River, ouvrage de protection		748 93			748 93
Dingwall (Aspy-Bay), brise-lames		14,290 47			14,290 47
Dover, prolongement au quai, etc		2,906 35			2,906 35
Eagle-Head, brise-lames			1,800 49		1,800 49
East-End (Cripple-Creek), brise-lames		9,511 50			9,511 50
East-Green-Harbour, quai		791 76			791 76
East-Jordan, quai-brise-lames			745 15		745 15
East-River, réclamation de l'*Halifax Dredging Co*	6,033 50				6,033 50
Feltzen-South, brise-lames			499 30		499 30
" quai			1,399 91		1,399 91
Finlay-Point, quai-brise-lames		3,765 50			3,765 50
Fisherman's Harbour, quai			39 80		39 80
Five-Islands, mur de soutènement		203 77			203 77
Fourchu, travaux de protection		3,698 36			3,698 36
" quai			572 93		572 93
Fox-Island, brise-lames			994 89		994 89
Freeport, brise-lames		622 32			622 32
French-Village, quai			375 00		375 00
Friar's Head, ouvrage en encaissement, etc		485 97			485 97
Gabarous, brise-lames		408 20			408 20
Grand-Etang, jetée			2,788 36		2,788 36
Grand-Narrows, quai			116 22		116 22
Grass-Cove, quai-brise-lames		30,759 00			30,759 00
Great-Village, quai	75 00				75 00
Grosses-Coques, vannes		2,981 71			2,981 71
" quai			799 64		799 64
Gulliver's Cove, brise-lames		2,972 23			2,972 23
Guysborough	24,788 43				24,788 43
Halifax, jetées		15,042 73	7,944 38		22,987 11
Hall's Harbour, bassin		1,199 90			1,199 90
Hampton, quai-brise-lames			499 75		499 75
Hantsport, quai			798 56		798 56
Harbourville, brise-lames (est)		11,038 74			11,038 74
" " (ouest)			1,299 99		1,299 99
Harbourview, *voir* Seaside.					
Haulover, mur de protection		499 50			499 50
Hay's River (comté Inverness)	248 50				248 50
Herring-Cove, quai			58 72		58 72
Hunt's Point, brise-lames			600 61		600 61
Indian-Harbour, quai			199 67		199 67
Inverness, travaux du port, etc			4,066 43		4,066 43
Iona, quai			7,000 29		7,000 29
Irish-Cove, quai			149 97		149 97
Jeddore (Oyster-Ponds), quai			749 57		749 57
Joggins, quai, etc	399 30		7 50		406 80
Kempt-Head, quai		801 01			801 01
Ketch-Harbour, brise-lames		1,050 53			1,050 53
King's Bay, brise-lames		3,198 96			3,198 96
Kingsport, quai			151 59		151 59
Kraut-Point, quai			1,495 60		1,495 60
La Have-Island	6,191 20				6,191 20
La Have, rivière	49,598 12				49,598 12
L'Ardoise-Beach, ouvrage de protection		1,796 60			1,796 60
Larry's River, brise-lames			40 28		40 28
Little-Anse (Richmond-West), brise-lames			599 78		599 78
Little-Bras-d'Or, *voir* Alder-Point.					
Little-Harbour (Richmond-West), brise-lames			297 10		297 10
" (comté Shelburne-Yarmouth), brise-lames		3,052 85			3,052 85

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite					
Little-Judique-Ponds (comté Inverness), quai-brise-lames			149 90		149 90
Little-Tancook, brise-lames			1,205 11		1,205 11
Liverpool	939 34				939 34
Livingstone-Cove, mur de direction, etc	239 31	961 21			1,200 52
" quai			274 68		274 68
Lockeport	196 64				196 64
Long-Point (comté Inverness), quai			399 95		399 95
Lower-Burlington	200 00				200 00
Lower-L'Ardoise, brise-lames			7,560 19		7,560 19
Lower-Selmah			600 26		600 26
Lower-Wedgeport, quai		3,573 15			3,573 15
Lower-Wood-Harbour, achat du quai		2,342 12			2,342 12
Lunenburg	35,990 52				35,990 52
McNair's Cove (*voir* Ballantyne's Cove).					
Mabou-Bridge, quai, etc	11,404 51		122 81		11,527 32
Mabou-Harbour, éperons, etc	24,910 17	786 69			25,696 86
Maitland (comté Hants-King)			97 02		97 02
Malagash, quai, etc	6,527 29		3,599 23		10,126 52
Malignant-Cove, jetée de l'est		4,337 61			4,337 61
Margaree-Harbour, travaux, etc	12,782 97		2,480 27		15,263 24
Margaree-Island, quai			803 03		803 03
Margaretville, brise-lames, etc	24 70		799 94		824 64
Melbourne, prolongement au quai		2,482 81			2,482 81
Meteghan, brise-lames		2,499 96			2,499 96
" quai		443 20	2,318 72		2,761 92
Meteghan-River, brise-lames			1,487 93		1,487 93
Middle-West-Pubnico, quai			2,624 28		2,624 28
Mill-Creek, quai			885 81		885 81
Minasville, brise-lames			774 27		774 27
Monk's Head (lac Dunn), abord du pont		399 89			399 89
Moose-River (comté Cumberland)	42 00				42 00
Morden, quai			799 96		799 96
Mosher's Bay	225 08				225 08
Mulgrave, quai (hangar)		351 65			351 65
Murphy's Pond (comté Inverness), travaux du port	868 75	8,047 42			8,916 17
Neil's Harbour (comté Victoria), brise-lames			575 18		575 18
New-Harbour (Antigonish-Guysborough), prolongement au brise-lames, etc		23,098 78			23,098 78
New-Haven, débarcadères		594 93			594 93
New-Waterford, appareil de levage		592 51			592 51
North-Gut (St. Ann's), quai			399 86		399 86
North-Sydney, terrain de ballast			150 00		150 00
" brise-lames, etc			683 86		683 86
North-West-Cove, Tancook, brise-lames			1,800 00		1,800 00
Ogden's Pond, travaux de protection			600 68		600 68
Oyster-Ponds, *voir* Jeddore.					
Parker's Cove, brise-lames			694 54		694 54
Parrsboro, ouvrage de protection			3,466 20		3,466 20
" quai			371 79		371 79
Peas-Brook (Antigonish-Guysborough) quai		4,730 83			4,730 83
Pembroke, prolongement au quai		3,613 10			3,613 10
Petite-Rivière (Lunenburg-Queens), brise-lames, etc	698 35		498 71		1,197 06
Pictou, quai de l'est (ch. de fer C.-N.)			13,918 44		13,918 44
" quai de la traversée	500 40				500 40
Pictou-Landing, brise-lames, etc	2,095 40	5,935 11			8,030 51
Pinkney's Point, brise-lames			398 78		398 78
Pirate-Harbour (Antigonish-Guysborough)	1,050 00				1,050 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite					
Pleasant-Bay, quai			198 24		198 24
Pointe-Tupper (Richmond-West)	2,420 07				2,420 07
Port-Clyde (Shelburne-Yarmouth), quai		2,428 93			2,428 93
Port-George, brise-lames			800 01		800 01
Port-Hastings, brise-lames			98 53		98 53
Port-Hilford, quai			3,099 81		3,099 81
Port-Hood, quai, etc	4,998 00		498 86		5,496 86
Port-Lorne, brise-lames			5,990 65		5,990 65
Port-Maitland, prolongement au brise-lames, etc		15,132 83	800 53		15,933 36
Port-Medway, quai			787 97		787 97
Port-Morien, *voir* Cow-Bay.					
Port-Wade, quai			789 71		789 71
Poulamon, quai			296 26		296 26
Prospect	204 86				204 86
Red-Point (Cap-Breton)	75 38				75 38
River-Bourgeois, quai Boyd			599 40		599 40
River-John, quai			501 04		501 04
Ross-Ferry, quai			898 99		898 99
Round-Hill, quai			4,792 03		4,792 03
St. Francis-Harbour, prolongement au brise-lames		5,497 36			5,497 36
Saint-Joseph-du-Moine (comté Inverness), prolongement au brise-lames		2,780 82			2,780 82
St. Peter's, canal	1,568 13				1,568 13
Salmon-River, brise-lames			3,002 03		3,002 03
Sanford (Cranberry-Head), quai-brise-lames, etc	199 35		354 06		553 41
Saulnierville, brise-lames			343 30		343 30
Saw-Pit (Lunenburg-Queens), quai			708 54		708 54
Scott's Bay, brise-lames du sud		6,894 72			6,894 72
Seaforth, brise-lames			296 43		296 43
" travaux de protection		564 29			564 29
Seal-Harbour, prolongement au brise-lames		1,299 16			1,299 16
Seal-Island, brise-lames		21 61			21 61
Seaside (Harbourview), quai			139 60		139 60
Shag-Harbour, quai-brise-lames, etc	349 51	7,306 37	310 38		7,966 26
Shelburne, quai		4,262 77			4,262 77
Sheet-Harbour	815 54				815 54
Sheet-Harbour-East, quai			157 13		157 13
Sheet-Harbour-West, quai			1,025 25		1,025 25
Sheet-Harbour-Passage, quai		150 00			150 00
Short-Beach, brise-lames			790 07		790 07
Skinner's Cove, jetée de l'ouest			498 20		498 20
Smithville (Shelburne-Yarmouth)	2,770 55				2,770 55
Soldier's Cove, quai		4,077 02			4,077 02
Sonora (Antigonish-Guysborough), brise-glace			285 73		285 73
South-Ingonish-Beach, quai			47 88		47 88
South-Ingonish, quai de la traversée, etc			16 64		16 64
South-Lake (Lakevale), travaux de protection			797 60		797 60
Surette-Island, quai		2,773 53			2,773 53
Sydney, quai, etc		51,757 36		42 55	51,799 91
Tangier, quai			1,299 64		1,299 64
Tenecape, quai			600 16		600 16
Terrance-Bay, quai			4,709 56		4,709 56
The Hawk (Shelburne-Yarmouth)	1,675 12				1,675 12
Trout-Cove, brise-lames de l'est		47 15			47 15
Turner's Island, quai			261 04		261 04
Upper-Prospect, brise-lames			865 05		865 05
Victoria-Harbour (Hants-Kings), quai			1,999 97		1,999 97
Wallace, quai, etc	9,352 53		802 10		10,154 63
Washabuck-Centre, quai			1,199 81		1,199 81
Watt-Settlement, quai			126 00		126 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Fin					
Wentworth (Hants-Kings)	4,499 35				4,499 35
West-Advocate, prolongement au quai-brise-lames		86 19			86 19
West-Arichat, brise-lames			2,105 31		2,105 31
West-Baccaro, ouvrage de protection			5,014 01		5,014 01
West-Dublin	128 00				128 00
West-Head, quai			491 17		491 17
Westport, quai			1,698 59		1,698 59
White's Cove, quai-brise-lames			749 56		749 56
White-Point, brise-lames		795 31			795 31
Whycocomagh, quai, etc			124 68		124 68
Windsor, quai, etc	2,191 40		696 27		2,887 67
Yarmouth, battures, travaux de protection, etc			3,963 43		3,963 43
Yarmouth, port	124,038 58				124,038 58
Généralités				4,666 53	4,666 53
Généralités, comté Inverness, chaland		686 04			686 04
Totaux, Nouvelle-Ecosse	464,913 67	335,535 11	185,368 31	4,709 08	990,526 17
Ile-du-Prince-Edouard—					
Alberton, quai			73 03		73 03
Blooming-Point-Pond (Queen's)	501 50				501 50
Bonshaw, hangar du quai, etc	5,472 18	2,535 90			8,008 08
Cap-Traverse, quai		2,901 76			2,901 76
Cardigan (sud)	196 96				196 96
Chapel-Point (St. Georges), quai			2,916 76		2,916 76
Charlottetown, hangar à patates		62,666 03			62,666 03
" quai du ch. de fer, etc	38,459 05	102,759 11			141,218 16
Conway-Inlet, *voir* The Narrows.					
Egmont-Bay, quai		8,355 02			8,355 02
Franklyn-Point, quai			42 62		42 62
French-River, quai			2,854 36		2,854 36
Georgetown, quai du Canadien-National, etc	10,521 60		3,792 40		14,314 00
Graham's Pond, brise-lames, etc	993 38		2,932 65		3,926 03
Haggertie's, quai			185 82		185 82
Hurd's Point, quai, etc	12,619 28		223 09		12,872 37
McAuley's Shore, hangar du quai		440 91			440 91
McPherson's Cove, quai			3,194 62		3,194 62
Miminegash-Harbour, brise-lames		8,596 55			8,596 55
Mink-River, quai			1,966 55		1,966 55
Montague, *voir* Steven's Pier.					
Montague-River, chenal	3,305 03				3,305 03
Nine-Mile-Creek (entrepôt)		390 19			390 19
Pinette-Harbour	15,086 85				15,086 85
Port-Hill, quai			137 30		137 30
Port-Selkirk, quai			6,869 93		6,869 93
Pownal-Bay, quai			254 49		254 49
Rustico, brise-lames			19,768 09		19,768 09
Souris, brise-lames			8,347 57		8,347 57
Southport, quai		49 44			49 44
Steven's Pier (Montague)			1,468 88		1,468 88
Summerside, quais, etc	11,230 99	2,062 86			13,293 85
The Narrows (Conway-Inlet)	38,173 69				38,173 69
Tracadie, brise-lames			1,638 68		1,638 68
Victoria, quai			5,164 14		5,164 14
West-Point, quai			3,861 70		3,861 70
West-River-Bridge, quai			137 03		137 03
Généralités				718 12	718 12
Totaux, Ile-du-Prince-Edouard	136,590 51	190,757 77	65,829 71	718 12	393,896 11
Nouveau-Brunswick—					
Akerley's (Royal), quai			701 46		701 46
Albert, bassin près du quai		555 49			555 49
Alma (Upper-Salmon-River), brise-lames de l'est			522 82		522 82

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Suite					
Back-Bay (Charlotte), quai			424 21		424 21
Barker's Ferry (Victoria-Carleton)	499 55				499 55
Barker's, quai			6,195 11		6,195 11
Baie-du-Vin, quai			29 65		29 65
Bayside, quai			399 14		399 14
Black's Harbour, ponton				8 80	8 80
Blue-Cove, brise-lames		21,593 67			21,593 67
Brown's Flats (Royal), quai			151 70		151 70
Burnt-Church, quai			6,987 54		6,987 54
Burton-Court-House, quai			2 50		2 50
Burton, quai			27 25		27 25
Cambridge, quai			997 28		997 28
Campbellton, quai en eau profonde, etc.	16,628 20		3,616 95		20,245 15
Cape-Bald, brise-lames			4,976 63		4,976 63
Caraquet, quai (à l'église)			706 64		706 64
Chamberlain's (Stonehaven), quai			150 19		150 19
Chance-Harbour, quai-brise-lames			250 88		250 88
Chatham	7,667 97				7,667 97
Chipman (Royal), quai			681 48		681 48
Chockfish, brise-lames			711 91		711 91
Chocolate-Cove, quai			809 36		809 36
Cocagne-Bridge, quai			72 58		72 58
Cole's Point, bassin de mouillage		22 50			22 50
Cumberland-Bay, quai			864 71		864 71
Cumming's Cove, quai			283 10		283 10
Dalhousie, quai de la traversée			18 00		18 00
Day's Landing, quai			50 07		50 07
Digdeguash (Charlotte), quai			335 58		335 58
Douglas-Harbour, quai			226 35		226 35
Douglastown, quai			203 73		203 73
Dover (Steeve's Landing), quai			54 39		54 39
Earle's Landing, quai			499 80		499 80
Eel-River-Bridge, quai		4,147 13			4,147 13
Escuminac, prolongement au brise-lames		29,285 75			29,285 75
Ford's Mills, quai		655 33			655 33
Fort-Dufferin, *voir* Saint-Jean.					
Gagetown, quai en eau profonde			799 91		799 91
Gerow's (Royal), quai				8 00	8 00
Gooseberry-Cove, jetée		996 91			996 91
Grand-Harbour (Charlotte), quai			299 04		299 04
" (Ingall's Head), brise-lames			49 43		49 43
Grandigue, quai			29 10		29 10
Green-Point (Gloucester), brise-lames		43,215 75			43,215 75
Hampstead, quai			1,648 23		1,648 23
Hébert's Point (Hardwicke)	11,325 82				11,325 82
Ingall's Head, *voir* Grand-Harbour.					
Jenkins' Cove (Royal), quai			396 91		396 91
Kennebecasis, rivière, débarcadères à Millidgeville et Summerville			57 66		57 66
Kent-Boom, quai		3,226 78			3,226 78
Lamèque (Gloucester), prolongement au quai, etc		1,103 85			1,103 85
Léonardville, quai			6,788 77		6,788 77
L'Etang (Charlotte), quai			6,484 44		6,484 44
Little-Aldouane, quai			485 93		485 93
Little-Lamèque (Gloucester), quai			23 78		23 78
Loggieville, quai			658 88		658 88
Long-Island (Royal), quai			27 03		27 03
Lord's Cove (Deer-Island), quai			422 84		422 84
Lorneville, brise-lames, etc	7,325 44	130 96			7,456 40
Lower-Caraquet, quai			615 30		615 30
Lower-Jemseg, quai		599 56			599 56
Lower-St. Louis (Kent), quai			344 89		344 89

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Suite					
McAlpine's, quai			6 80		6 80
McDonald's Point (Royal), quai			409 28		409 28
Main-River (Kent), quai			76 75		76 75
Martin's Head, brise-lames			2,670 15		2,670 15
Mill's Point, quai			507 41		507 41
Miramichi, rivière	294 59				294 59
Mott's (Royal)		397 33			397 33
Moulies-River, quai, etc	1,949 65		21 75		1,971 40
Neguac, quai			476 36		476 36
Newcastle, quai, etc	1,159 17		270 12		1,429 29
North-Head, brise-lames			10,208 12		10,208 12
Oromocto (York-Sunbury), quai			12 09		12 09
Palmer's, quai en eau profonde			276 85		276 85
" quai en eau basse			670 69		670 69
Pointe-du-Chêne, brise-lames			2,501 96		2,501 96
Pointe-Sapin (Kent), prolongement au brise-lames		10,859 46			10,859 46
Portage-River, travaux de protection			129 02		129 02
Port-Elgin, rivière Gaspereau, quai		524 50			524 50
Public-Landing (Royal), quai			3,495 36		3,495 36
Quaco, *voir* St. Martin's.					
Queenstown (Royal), quai			75 54		75 54
Rexton (Kent)	81 53				81 53
Richardson (Charlotte), quai et rampe		5,182 69			5,182 69
St. Andrew's, quai			439 77		439 77
St. George, quai		176 91			176 91
Saint-Jean, règlement définitif de la réclamation de la *St. John Drydock and Shipbuilding Col, Ltd.*, au sujet de la baie Courtenay		8,859 79			8,859 79
" bassin de radoub, subside				247,500 00	247,500 00
" Fort-Dufferin, travaux de protection			18,630 78		18,630 78
" Negro-Point, brise-lames				720 00	720 00
" Partridge, île, quai			517 52		517 52
Saint-Louis, quai			399 48		399 48
St. Martin's (Quaco), brise-lames de l'est			85 01		85 01
Saint-Nicolas, rivière, quai			939 73		939 73
Saint-Simon, quai		25,096 32			25,096 32
St. Stephen, quai, etc	10,548 11		758 51		11,306 62
Scotchtown, quai			800 79		800 79
Scovil's (Royal), quai			575 54		575 54
Seal-Cove, brise-lames			493 54		493 54
Seeley's Beach, jetée		2,095 85			2,095 85
Shédiac, quai			253 56		253 56
Shippigan, goulet, brise-lames			2,047 77		2,047 77
Shippigan, port	230 28				230 28
Shippigan, entrepôt du quai			626 93		626 93
Steeve's-Landing, *voir* Dover.					
Stonehaven, brise-lames			1,694 31		1,694 31
" quai, *voir* Chamberlain's					
The Range, quai en eau profonde			153 79		153 79
" quai en eau basse			248 50		248 50
Tracadie, travaux de protection		16,084 73			16,084 73
Upper-Gagetown, quai			65 86		65 86
Upper-Jemseg, quai en eau profonde			498 82		498 82
Upper-Maugerville, quai			757 93		757 93
Upper-Salmon-River, *voir* Alma.					
Welchpool, hangar du quai		629 02			629 02
White-Head, ponton au quai		183 89			183 89
White's Bluff, quai			412 01		412 01
White's Cove, quai			313 96		313 96
Wickham (Royal), quai			298 91		298 91
William's (Royal), quai			744 38		744 38
Wilson's Beach, quai-brise-lames			201 04		201 04

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Fin					
Wolf-Brook (Saint-Jean-Albert), mur de soutènement	.....	.....	731 69	.....	731 69
Young's Cove (Royal), quai	.....	.....	2,058 06	.....	2,058 06
Généralités	.....	.....	.....	9,321 85	9,321 85
Totaux, Nouveau-Brunswick	57,710 31	175,624 17	106,639 59	257,558 65	597,532 72
Québec—					
Amherst-Harbour (Iles-de-la-Madeleine)	58,837 26	.....	.....	.....	58,837 26
Amos, quai	.....	.....	101 75	.....	101 75
Angliers, quai	.....	2,818 49	.....	.....	2,818 49
Anse-au-Beaufils, jetées	.....	.....	3,597 54	.....	3,597 54
Anse-à-Brillant (Gaspé), quai	.....	900 57	.....	.....	900 57
Anse-à-Dufour	300 00	.....	.....	.....	300 00
Anse-à-Fougère	250 00	.....	.....	.....	250 00
Anse-à-la-Croix, *voir* Sainte-Félicité.					
Anse-à-la-Richardière	349 05	.....	.....	.....	349 05
Anse-à-l'Ilot, *voir* Chandler.					
Anse-à-Louise, jetées de direction	.....	1,144 42	.....	.....	1,144 42
Anse-à-Mercier	149 85	.....	.....	.....	149 85
Anse-aux-Gascons, *voir* Gascons.					
Anse-aux-Griffons	175 05	.....	.....	.....	175 05
Anse-des-Trois-Ruisseaux	100 00	.....	.....	.....	100 00
Anse-Saint-Jean, quai	.....	.....	342 17	.....	342 17
Anse-Tadoussac, *voir* Tadoussac.					
Anticosti, île d', *voir* Ellis-Bay.					
Ayer's Cliff, quai	.....	.....	141 00	.....	141 00
Aylmer, quai	.....	.....	707 13	.....	707 13
Bagotville (Saint-Alphonse), quai	.....	20,615 91	.....	.....	20,615 91
Baie-de-la-Trinité	42,981 63	.....	.....	.....	42,981 63
Baie-la-Vallière, *voir* Yamaska.					
Baie-Richard, *voir* Lac Nominingue.					
Baie-Saint-Paul, quai	.....	.....	1,127 09	.....	1,127 09
Barachois-de-Malbaie, jetée de direction	5,655 03	.....	8,350 65	.....	14,005 68
Beauharnois	14,212 10	.....	.....	.....	14,212 10
Beaupré (y compris $29,249.99, contribution de la *Ste. Anne Paper Co., Ltd.*)	86,336 26	.....	.....	.....	86,336 26
Belœil, estacades	.....	.....	364 25	.....	364 25
Belœil-Station, jetées de direction	.....	.....	3,471 16	.....	3,471 16
Bersimis, quai	.....	.....	1,098 10	.....	1,098 10
Berthier (en bas), quai	.....	.....	2,442 90	.....	2,442 90
Berthierville, quai, etc	35,169 47	.....	175 05	.....	35,344 52
Bic, quai, etc	2,493 28	4,993 92	.....	.....	7,487 20
Black-Capes, *voir* Woodman's Beach.					
Bonaventure-Est (la route Henri), brise-lames	.....	487 73	.....	.....	487 73
Bonaventure, île	158 00	.....	.....	.....	158 00
Bonaventure, quai	.....	.....	498 33	.....	498 33
Bonaventure-Ouest, brise-lames	.....	2,150 55	.....	.....	2,150 55
Boucherville, mur de protection	.....	.....	247 70	.....	247 70
Bromptonville, ouvrages de protection	.....	.....	1,479 48	.....	1,479 48
Buckingham, reconstruction du ponton	.....	1,199 80	.....	.....	1,199 80
Cabano, quai	.....	.....	1,455 94	.....	1,455 94
Cacouna, quai	.....	.....	1,514 33	.....	1,514 33
Cacouna-Est, quai	.....	.....	115 00	.....	115 00
Cap-à-la-Baleine	499 00	.....	.....	.....	499 00
Cap-à-l'Aigle, quai	.....	.....	1,983 93	.....	1,983 93
Cap-aux-Os	200 00	.....	.....	.....	200 00
Cap-Chat, prolongement au quai, etc.	45 00	29,997 71	.....	.....	30,042 71
Cape-Cove (Anse-du-Cap), ouvrage de protection	.....	.....	348 19	.....	348 19
Cap-de-la-Madeleine, prolongement au quai	.....	58,528 87	.....	.....	58,528 87
Cap-des-Rosiers	501 27	.....	.....	.....	501 27
Cap-Rouge (Iles-de-la-Madeleine)	434 30	.....	.....	.....	434 30

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite					
Cap-St-Ignace, quai			2,707 91		2,707 91
Cap-Santé, quai			3 00		3 00
Carleton (route du Barachois)			597 71		597 71
Carleton (Pointe-Bourque), ouvrage en encaissement		500 00			500 00
Caughnawaga, quai		4,576 24			4,576 24
Champlain, quai, etc	480 66			53 00	533 66
Chandler (Anse-à-l'Ilot), quai		8,451 86			8,451 86
Charlemagne	14,258 10				14,258 10
Chertsey, *voir* Saint-Théodore.					
Chicoutimi, bassin, quai			72 92		72 92
Chlorydormes	200 00				200 00
Choisy, reconstruction du quai		2,489 00			2,489 00
Clarke-City, quai			55 21		55 21
Colonie-des-Grèves, quai, etc	3,232 63		1,163 70		4,396 33
Contrecœur, quai, etc	20,150 91	620 78			20,771 69
Coteau-Landing, quai			389 91		389 91
Côte-Sainte-Catherine, quai		1,183 56			1,183 56
Crabtree-Mills, reconstruction du brise-glace		1,352 34			1,352 34
Cross-Point, quai			4,339 66		4,339 66
Descente-des-Femmes, quai			634 98		634 98
Deschaillons (Saint-Jean), quai				69 00	69 00
Deschambault, quai			9,764 29		9,764 29
D'Israeli, quai			704 30		704 30
Doucet's Landing (Sainte-Angèle-de-Laval), reconstruction du quai, etc	183 46	105,835 26			106,018 72
Duck-Creek, *voir* Rivière-au-Tonnerre.					
Dundee, drains		7,959 44			7,959 44
East-Templeton, quai			89 63		89 63
Echourie, *voir* Saint-Maurice.					
Ellis-Bay (Anticosti)	191,439 09				191,439 09
Escuminac (Bonaventure), ouvrages de protection		802 08			802 08
Etang-du-Nord (Iles-de-la-Madeleine), brise-lames-quai		19,931 21			19,931 21
Etang-du-Nord, contribution pour la chaussée d'abord		316 57			316 57
Fabre, quai			937 35		937 35
Fame-Point	248 50				248 50
Fassett, quai			1,423 86		1,423 86
Fort-Coulonge, quai			944 61		944 61
Fort-William, quai			312 00		312 00
Franklin (Charlevoix-Saguenay)	4,452 00				4,452 00
Gascons (Anse-aux-Gascons, quai		1,401 21			1,401 21
Gaspé (Baie-aux-Homards)	2,003 02				2,003 02
Georgeville, quai			326 83		326 83
Grande-Baie, *voir* Saint-Alexis.					
Grande-Entrée (Iles-de-la-Madeleine), quai				15 00	15 00
Grande-Grève (Gaspé)	274 95				274 95
Grande-Rivière (Gaspé), reconstruction du quai, etc	199 30	17,655 09			17,854 39
Grande-Vallée	89 40				89 40
Grand'Mère, débarcadère		43 75			43 75
Grand-Nord, *voir* Saint-Barthélémi.					
Grindstone (Iles-de-la-Madeleine), quai		3,983 40	5,003 07		8,986 47
Grondines, vieux quai			99 75		99 75
Grosse-Ile, station de quarantaine, quai, etc	81 54		9,876 28		9,957 82
Havre-aux-Maisons (Iles-de-la-Madeleine), quai, etc	5,892 71	350 67			6,243 38
Havre-Saint-Pierre (Pointe-aux-Esquimaux), quai, etc			797 77		797 77
Honfleur, *voir* Sainte-Monique.					
Hopetown (route Miller-Mann), brise-lames, etc		4,414 40	99 50		4,513 90

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite					
Hopetown (route Huntingdon), descente à la grève	.....	.....	175 00	.....	175 00
Hospital-Bay (Iles-de-la-Madeleine), clôture de fascines	.....	299 99	.....	.....	299 99
Hudson, quai	.....	795 00	.....	.....	795 00
Hull	2,507 88	.....	.....	.....	2,507 88
Ile-aux-Coudres (sud), quai	.....	9,975 20	.....	.....	9,975 20
Ile-aux-Grues (côté nord), quai	.....	9,221 80	.....	.....	9,221 80
Ile-Perrot, nord, quai	.....	2,712 46	.....	.....	2,712 46
Ile-Verte, Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, quai	.....	354 00	315 14	.....	669 14
Ile-Verte (village), quai	.....	501 75	1,656 83	.....	2,158 58
Jersey-Cove (Gaspé)	200 08	.....	.....	.....	200 08
Kamouraska, quai	.....	.....	2,486 03	.....	2,486 03
Knowlton, quai	.....	.....	269 75	.....	269 75
Lac Bourget (Labelle), quai	.....	.....	794 58	.....	794 58
Lachine, quai, etc	35,146 20	.....	2,073 97	822 24	38,042 41
Lac-Mégantic, ouvrage de protection	.....	901 61	.....	.....	901 61
" quai	.....	.....	1,410 87	.....	1,410 87
Lac Nominingue (baie Richard), quai	.....	.....	699 81	.....	699 81
Lac Saint-Louis	55,998 02	.....	.....	.....	55,998 02
La Malbaie (Charlevoix), *voir* Saint-Etienne-de-Malbaie.					
La Motte (Pontiac), quai	.....	.....	183 83	.....	183 83
Lanoraie, brise-glace	.....	1,200 00	.....	.....	1,200 00
" quai	.....	.....	260 83	.....	260 83
Laprairie, digue	.....	.....	5,958 66	.....	5,958 66
Lauzon, bassin de radoub *Champlain*	.....	58,798 37	.....	54,655 40	113,453 77
" bassin de radoub *Lorne*	.....	.....	.....	33,997 76	33,997 76
Lavaltrie, quai	.....	.....	158 90	.....	158 90
Les Eboulements, quai	.....	.....	454 97	.....	454 97
Les Escoumains, quai	.....	298 16	.....	.....	298 16
Lévis, quai en eau profonde (propriété Carrier-Laîné)	.....	.....	.....	6,180 80	6,180 80
L'Islet, quai, etc	490 00	.....	3,982 94	.....	4,472 94
Louiseville, quai, *voir* Rivière-du-Loup (en haut).					
Lower-Migusha, quai	.....	1,995 62	.....	.....	1,995 62
Magog, quai	.....	.....	827 83	.....	827 83
Makamik, quai	.....	.....	246 50	.....	246 50
Mal-Bay (Gaspé), quai	.....	.....	8,099 08	.....	8,099 08
Masson, quai	.....	.....	139 62	.....	139 62
Matane, améliorations du port	43,786 59	10,872 80	46 00	.....	54,705 39
" réclamation de J. P. et J. E. Boulanger	.....	9,827 00	.....	.....	9,827 00
" jugement de la Cour d'Echiquier au sujet de la réclamation de H. Dussault & Cie	30,285 44	.....	.....	.....	30,285 44
Méchins, reconstruction du quai	.....	26,199 57	.....	.....	26,199 57
Miguasha, hangar du quai	.....	.....	155 64	.....	155 64
Mille-Vaches, quai	.....	.....	1,861 99	.....	1,861 99
Moisie, ouvrage de protection	.....	5,199 43	.....	.....	5,199 43
Montebello, quai	.....	.....	140 15	.....	140 15
Mont-Joli, *voir* Sainte-Flavie.					
Montmagny, quai, etc	1,165 73	.....	4,270 57	.....	5,436 30
Montréal, cale flottante (subside)	.....	.....	.....	105,000 00	105,000 00
Montréal, petite rivière de	779 48	.....	.....	.....	779 48
Murray-Bay, *voir* Pointe-au-Pic.					
Natashquan, prolongement au quai, etc	.....	9,264 99	1,317 00	.....	10,581 99
New-Carlisle, reconstruction du quai	.....	3,958 08	.....	.....	3,958 08
New-Richmond, hangar du quai	.....	300 49	.....	.....	300 49
Nicolet (en bas), reconstruction du quai, etc	.....	5,285 45	.....	43 00	5,328 45

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite					
Nicolet (en haut), reconstruction du quai, etc.	.....	.....	.....	40 00	40 00
North-Hatley, quai	.....	.....	114 55	.....	114 55
Norway-Bay (rivière Ottawa), quai	.....	4,448 59	.....	.....	4,448 59
Notre-Dame-de-la-Salette, quai	.....	.....	98 00	.....	98 00
Notre-Dame-de-Pierreville, quai	.....	13,917 95	.....	.....	13,917 95
Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, *voir* Ile-Verte.					
Notre-Dame-du-Lac, quai	.....	.....	100 10	.....	100 10
Notre-Dame-du-Portage, quai	.....	.....	927 06	.....	927 06
Noyan, quai	.....	.....	334 28	.....	334 28
Palmarolle (Pontiac), quai	.....	2,514 08	.....	.....	2,514 08
Papineauville, quai	.....	.....	167 88	.....	167 88
Paspébiac, prolongement au quai, etc.	.....	1,688 00	291 42	.....	1,979 42
Peel-Head-Bay, quai	.....	.....	1,498 90	.....	1,498 90
Péribonka, quai	.....	.....	249 32	.....	249 32
Petit-Cap (Gaspé)	252 50	.....	.....	.....	252 50
Petit-Anse (Gaspé)	149 97	.....	.....	.....	149 97
Petites-Bergeronnes	1,500 26	.....	.....	.....	1,500 26
Petite-Rivière-aux-Renards, ouvrages de protection	.....	906 01	.....	.....	906 01
Petite-Rivière-Est, brise-lames	.....	3,772 94	.....	.....	3,772 94
Petite-Rivière-Saint-François, brise-lames-quai, etc.	451 50	15,953 85	.....	.....	16,405 35
Petite-Vallée, prolongement au quai, etc.	300 00	12,996 30	.....	.....	13,296 30
Petits-Capucins, prolongement au quai	.....	4,549 29	96 00	.....	4,645 29
Petit-Saguenay, prolongement au quai	.....	4,947 05	.....	.....	4,947 05
Philipsburg, quai	.....	.....	54 82	.....	54 82
Pierreville, quai	.....	.....	237 40	.....	237 40
Pointe-à-la-Frégate, brise-lames, etc.	80 00	.....	50 00	.....	130 00
Pointe-à-la-Loupe, *voir* Saint-Eloi.					
Pointe-à-Pizeau, *voir* Sillery.					
Pointe-au-Père, quai, etc.	.....	6,190 59	353 00	615 05	7,158 64
Pointe-au-Pic (Murray Bay), quai, etc.	2,233 07	.....	4,687 30	.....	6,920 37
Pointe-aux-Esquimaux (*voir* Havre-Saint-Pierre.					
Pointe-Basse (Iles-de-la-Madeleine), quai	.....	.....	7,455 37	.....	7,455 37
Pointe-Bourque, *voir* Carleton.					
Pointe-Cavagnole, quai	.....	.....	246 53	.....	246 53
Pointe-Fortune, quai	.....	.....	355 75	.....	355 75
Pointe-Jaune	200 00	.....	.....	.....	200 00
Pointe-Madeleine (magasins)	.....	.....	.....	900 00	900 00
Pointe-Piché, quai	.....	.....	159 45	.....	159 45
Pointe-Shea (Iles-de-la-Madeleine), quai	.....	4,041 48	.....	.....	4,041 48
Port-Lewis	36 25	.....	.....	.....	36 25
Quyon, quai	.....	.....	144 25	.....	144 25
Répentigny, quai	.....	.....	.....	47 98	47 98
Rigaud, quai	.....	.....	50 00	.....	50 00
Rimouski, quai, etc.	29,240 16	14,121 78	.....	1,741 67	45,103 61
Rivière-au-Tonnerre (Duck Creek), améliorations au havre	.....	115 76	.....	.....	115 76
Rivière-au-Renard, quai, etc.	295 13	.....	47 65	.....	342 78
Rivière Batiscan	405 83	.....	.....	.....	405 83
Rivière Blanche, Saint-Ulric (Berthier), quai	.....	.....	903 82	.....	903 82
Rivière Cyprès, *voir* Saint-Michel-des-Saints.					
Rivière-des-Vases (Témiscouata), quai	.....	.....	125 00	.....	125 00
Rivière-du-Lièvre, quais flottants	.....	.....	.....	197 28	197 28
" écluse et barrage	.....	2,199 12	.....	3,479 15	5,678 27
Rivière-du-Loup (en bas), quai, etc.	214 72	.....	13,190 92	.....	13,405 64
Rivière-du-Loup (en haut), quai, etc.	34,997 28	139 27	.....	.....	35,136 55
Rivière-du-Loup (en haut), au sujet de la réclamation des Chantiers Manseau	54,503 80	.....	.....	.....	54,503 80

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite					
Rivière Girard, quai, etc	400 00		499 68		899 68
Rivière Harricana	17,011 83				17,011 83
Rivière Laguerre	5,438 55				5,438 55
Rivière Nicolet, chenal et bassin, etc	4,970 29		205 83	32 65	5,208 77
Rivière Nicolet, mur de pierres brutes			663 11		663 11
Rivière-Noire	400 00				400 00
Rivière-Nouvelle, brise-lames		1,516 77			1,516 77
Rivière-Ouelle, quai, etc (sur le fleuve Saint-Laurent)	124 95		9,286 66		9,411 61
Rivière Richelieu	11,412 85				11,412 85
Rivière Saint-François	7,570 16				7,570 16
Rivière Saint-Louis	15,006 07				15,006 07
Rivière Saguenay	70,926 39				70,926 39
Rivière Taschereau	3,405 98				3,405 98
Rivière Verte, quai		2,599 88			2,599 88
Roberval, reconstruction du brise-lames		28,992 46			28,992 46
" quai			1,876 36		1,876 36
Ruisseau-à-la-Loutre	885 20				885 20
Ruisseau-aux-Echalottes, *voir* Saint-Hélier.					
Ruisseau-Blanc (Témiscouata)	451 55				451 55
Ruisseau-Gagnon (Témiscouata	300 00				300 00
Ruisseau-Leblanc (Bonaventure) brise-lames		10,120 00			10,120 00
Ruisseau-Plat (Rimouski), ouvrages de protection		561 75			561 75
Ruisseau-Rouge (Témiscouata)	740 55				740 55
Saint-Alexis (Grande-Baie), quai			70 01		70 01
Saint-Alphonse-de-Bagotville, *voir* Bagotville.					
Saint-André-de-Kamouraska, quai etc	794 04		3.929 97		4,724 01
St. Andrews (Argenteuil), quai			56 25		56 25
Sainte-Angèle-de-Laval, *voir* Doucet's Landing.					
Saint-Anicet, quai		3,806 20			3,806 20
Sainte-Anne-de-Beaupré, reconstruction du quai, etc		3,700 00	14 00		3,714 00
Sainte-Anne-de-Bellevue, reconstruction du quai		1,999 95			1,999 95
Sainte-Anne-de-la-Pérade, ouvrages de protection		1,011 00			1,011 00
Sainte-Anne-de-la-Pocatière, quai		6,195 68			6,195 68
Sainte-Anne-des-Monts, quai, etc	150 01	850 31			1,000 32
Saint-Antoine-sur-Richelieu, quai				13 00	13 00
Saint-Antoine-de-Tilly, quai, etc	1,356 23		393 75		1,749 98
Saint-Barthélémi (Grand Nord), quai			622 95		622 95
Saint-Blaise, chaussée du débarcadère			999 06		999 06
Saint-Charles-de-Richelieu, quai		3,694 43			3,694 43
Sainte-Croix (Lotbinière), quai				270 00	270 00
Saint-Denis-de-Richelieu, quai			750 72		750 72
Saint-Dominique-du-Lac, *voir* Saint-Juste-du-Lac.					
Saint-Eloi (Pointe-à-la-Loupe), quai, etc	975 01		1,972 02		2,947 03
Saint-Etienne-de-Malbaie (Charlevoix), prolongement au quai		9,581 66			9,581 66
Saint-Fabien (Rimouski), débarcadère		799 25			799 25
Sainte-Famille (Ile d'Orléans), quai			145 71		145 71
Sainte-Félicité (Matane), quai, etc	407 00		854 30		1,261 30
" (Anse-à-la-Croix)	300 00				300 00
" (Longue-Pointe)	499 85				499 85
" (Ruisseau-Grande-Ligne)	499 98				499 98
Sainte-Flavie (Mont-Joli), quai		13,659 54			13,659 54
Saint-François-du-Lac, quai			329 44		329 44

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite					
Saint-François (Ile d'Orléans), quai, côté sud				30 00	30 00
Saint-Georges-de-Malbaie, jetée			857 72		857 72
Saint-Godfroy, prolongement au quai		7,057 95			7,057 95
Saint-Grégoire-de-Montomrency, reconstruction d'un mur de revêtement		4,951 17			4,951 17
Saint-Hélier (Ruisseau-aux-Echalottes)	40 00				40 00
Saint-Henri-de-Taillon, quai		2,207 51			2,207 51
Saint-Hilaire, hangar du quai			499 34		499 34
Saint-Irénée, quai			400 24		400 24
Saint-Jean-Deschaillons, *voir* Deschaillons.					
Saint-Jean-des-Piles, quai		6,454 55			6,454 55
Saint-Jean (Ile d'Orléans), quai, etc	3,435 92		644 95		4,080 87
Saint-Jean-Port-Joli, quai			2,392 55		2,392 55
Saint-Joachim (Gaspé), quai		7,714 71			7,714 71
Saint-Jean, rivière Richelieu, estacades, etc			682 78		682 78
Saint-Juste-du-Lac (Saint-Dominique), quai			1,094 87		1,094 87
Saint-Lambert, digue			1,580 80		1,580 80
Saint-Laurent (île d'Orléans), quai, etc.	9,800 15		91 56		9,891 71
Sainte-Luce (Rimouski), quai			1,883 18		1,883 18
Saint-Marc (Chambly - Verchères), quai Vary			595 91		595 91
Saint-Maurice-de-l'Echourie	135 10				135 10
Saint-Michel-de-Bellechasse, quai			37 95		37 95
Saint-Michel-des-Saints, améliorations sur la rivière Cyprès		4,904 97			4,904 97
Sainte-Monique (Honfleur), quai			1,600 07		1,600 07
Saint-Nicolas, reconstruction du quai		15,410 83			15,410 83
Saint-Omer, ouvrages de protection		300 00			300 00
Saint-Ours (rivière Richelieu), prolongement au quai		5,049 91			5,049 91
Saint-Paul (Ile-aux-Noix), quai			1,499 24		1,499 24
Sainte-Pétronille (île d'Orléans), quai, etc	612 14	8,634 40			9,246 54
Saint-Pierre-les-Becquets, quai, etc	17,997 25		50 00		18,047 25
Saint-Placide, reconstruction du quai		82 69			82 69
Saint-Roch-de-Mékinac, hangar du quai		343 08			343 08
Saint-Siméon (Charlevoix), quai			1,848 35		1,848 35
Saint-Siméon-de-Bonaventure (grève d'Henry), brise-lames		599 73			599 73
Saint-Siméon-de-Bonaventure, ouvrages de protection		830 91			830 91
Saint-Simon (Rimouski), débarcadère		823 70			823 70
Saint-Sulpice, quai, etc	20.483 35		84 00		20,567 35
Saint-Théodore-de-Chertsey (L'Assomption), brise-glace		2,311 20			2,311 20
Saint-Ulric, *voir* Rivière Blanche.					
Saint-Yvon (Gaspé)	152 00				152 00
Saint-Zotique, quai			3,355 33		3,355 33
Sabrevois, reconstruction du quai		1,963 65			1,963 65
Sacré-Cœur (Rimouski), jetée		863 04			863 04
Shigawake (chemin Allan), ouvrage en encaissement		392 87			392 87
Sillery (Pointe-à-Pizeau), quai			60 28		60 28
Sorel, port de	1,241 07				1,241 07
" nouveau quai en eau profonde, etc	76,520 84	223,353 06			299,873 90
" reconstruction du quai Pontbriand		23,829 89			23,829 89
Squatteck, quai			1,560 56		1,560 56
Stratford-Centre, quai			2,004 65		2,004 65
Tadoussac (Anse-Tadoussac), quai			3,831 09		3,831 09
The Narrows (Iles-de-la-Madeleine)	8,667 41				8,667 41

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Fin					
Thurso, quai			6,032 21		6,032 21
Trois-Pistoles, quais, etc	900 03		4,996 27		5,896 30
Trois-Rivières, quai à charbon			342 55		342 55
Valleyfield, quai, etc	39,163 18	12 60			39,175 78
Varennes, ouvrages de protection, etc	18,976 80	7,548 30			26,525 10
Vaudreuil, quai, etc	15,942 73		191 45		16,134 18
Verchères, brise-lames, etc	2,481 77	2,006 30		58 00	4,546 07
" reconstruction du brise-glace		1,700 18			1,700 18
Verdun, quai, etc	1,196 06		863 95		2,060 01
Ville-Marie, quai			980 24		980 24
Woodman's Beach (Black-Capes), quai			494 02		494 02
Yamachiche, quai, etc	20,967 04	439 13		50 00	21,456 17
Yamaska, écluse et barrage				720 00	720 00
Yamaska, rivière, et Baie-la-Vallière	15,829 65				15,829 65
Généralités	463 73			13,600 26	14,063 99
Totaux, Québec	1,186,285 42	974,043 87	203,057 12	222,631 24	2,586,017 65
Ontario—					
Arnprior, quai				22 50	22 50
Bayfield, quai du sud			240 72		240 72
Baysville, reconstruction du quai		2,593 14			2,593 14
Beaverton, brise-lames, au sujet de la réclamation de D. Conroy		1,846 11			1,846 11
" reconstruction de la jetée		3,328 04			3,328 04
Blind-River, quai, etc	11,738 53		250 27		11,988 80
Bracebridge, reconstruction du brise-lames		1,199 16	246 01		1,445 17
" mur de revêtement		2,998 00			2,998 00
Bronte, quai			3,294 94		3,294 94
Bruce-Mines, quai, etc	23,990 98		5 99		23,996 97
Burke's Falls, quai			575 28		575 28
Burleigh-Falls, estacades				103 00	103 00
Burlington, pont				7,289 34	7,289 34
" améliorations au chenal		271 73			271 73
" quai du sud		29,659 17			29,659 17
Byng-Inlet	19,994 45				19,994 45
Cape-Croker, quai			54 20		54 20
Charlton, quai			930 76		930 76
Chatham (Hôpital général), mur de revêtement			7,132 59		7,132 59
" (McGregor's Creek), mur de revêtement			1,879 30		1,879 30
Chute-à-Blondeau, quai			60 00		60 00
Cobourg, améliorations au port	15,402 24	16,389 45			31,791 69
Cockburn-Island, hangar du quai		2,095 18			2,095 18
Collingwood, bassin de radoub n° 2 (subside)				9,208 96	9,208 96
Collingwood, améliorations au port	19,627 09				19,627 09
Colpoy's Bay (Bruce-Nord)	167 80				167 80
Dryden, quai			491 42		491 42
Fitzroy-Harbour, quai			1,003 13		1,003 13
Five-Mile-Narrows (Parry-Sound), estacades		442 72			442 72
Fort-William, améliorations au port	9,413 12				9,413 12
French, rivière, barrages				3,648 94	3,648 94
Gananoque, quai			797 72		797 72
Goderich, améliorations au port	50,545 50	35,889 38	4,120 00		90,554 88
Grand-Bend, quai			2,440 97		2,440 97
Gravenhurst, quai-brise-lames		2,398 68	49 13		2,447 81
Haileybury, quai			1,320 18		1,320 18
Hamilton, améliorations au port	80,789 81				80,789 81
Hilton-Beach, quai			747 29		747 29
Honey-Harbour, quai			199 60		199 60

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite					
Kagawong, quai			27 45		27 45
Keewatin, quai			827 09		827 09
Kenora, Laurenson's Creek, estacades		903 83			903 83
" nouveau quai (rue Matheson)		272 15	2,075 58		2,347 73
" vieux quai (rue Main)			12 45		12 45
Kilworthy (Sparrow-Lake), quai		1,639 08			1,639 08
Kincardine, améliorations au port	17,589 11	25,219 30	381 16		43,189 57
Kingston, port	5,258 61				5,258 61
" entretien et opération du quai du chemin de fer et des ponts				9,569 69	9,569 69
Kingston, Collège Militaire, quais et hangars à bateaux			306 39		306 39
Kingsville, quai de l'est, etc	10,679 32		4,428 13		15,107 45
Lansdowne, quai			192 10		192 10
La Passe, quai			813 90		813 90
Laurenson's Creek, *voir* Kenora.					
Leamington, quai			2,497 92		2,497 92
Lefaivre, quai			265 73		265 73
Lion's Head, quai, etc	17,745 64	65 90			17,811 54
Little-Current, quai, etc	21,465 87	290 00			21,755 87
L'Orignal, quai			329 50		329 50
Lorrain, *voir* Paradis-Bay.					
Magnetawan, quai			871 21		871 21
Mattagami-Landing, quai		863 85			863 85
Meaford, mur de revêtement		9,999 17			9,999 17
Michipicoten-River, quai			769 07		769 07
Midland, quai, etc	27,278 62	20,121 48			47,400 10
" au sujet de la réclamat. de la *Macdonald EngineeringCo*		13,743 01			13,743 01
Milford-Bay (Muskoka), abri		644 61			644 61
Minaki, quai			47 50		47 50
Mitchell's Bay	162 91				162 91
Monetville, quai, etc	299 50		374 80		674 30
Montréal, rivière (barrage Latchford)				4,910 10	4,910 10
Morpeth, quai			4,145 05		4,145 05
Nipigon, quai		3 50			3 50
Nipissing, quai			399 25		399 25
North-Bay, quai			348 86		348 86
Oakville, reconstruction de la jetée		21,501 20			21,501 20
Oliphant (Bruce-Nord), quai			79 90		79 90
Oshawa, quai			298 26		298 26
Owen-Sound, améliorations au port	13,657 41	43,304 83			56,962 24
Paradis-Bay (Lorrain), quai			619 30		619 30
Parry-Sound, quai		748 74	1,261 86		2,010 60
Pelée, île, quais			5,279 63		5,279 63
Pembroke, quai				256 07	256 07
Penetanguishene, quai			504 62		504 62
Petawawa, quai			200 00		200 00
Point-Edward	4,490 57				4,490 57
Port-Arthur, bassin de radoub (subsides)				37,741 50	37,741 50
" améliorations au port (y compris la contribution de $31,855.85 par la *Thunder Bay Paper Co.*)	59,606 56	158,681 88			218,288 44
Port-Bruce, quais			2,999 80		2,999 80
Port-Burwell, travaux du port	58,868 13	89,308 13	4,451 60		152,627 86
Port-Colborne, travaux du port			2,935 90		2,935 90
Port-Dover, améliorations au port	5,284 59	8,553 99	2,810 35		16,688 93
Port-Elgin, travaux du port			291 82		291 82
Port-Hope, améliorations au port	13,574 15	18,245 08			31,819 23
Port-Maitland, brise-lames			13,336 09		13,336 09
" quai de l'ouest			1,379 27		1,379 27
Port-Rowan, quai			600 46		600 46
Port-Stanley, travaux au port		7,449 67	3,913 58		11,363 25
Prescott, terminus des grands lacs		73,102 50			73,102 50
Presqu'Ile (Northumberland)	474 80				474 80

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Fin					
Richard's Landing, quai	.....	.....	348 77	.....	348 77
River-Beaudette, contribution à la municipalité de Charlottenburg	20,000 00	.....	.....	.....	20,000 00
Rivière Sydenham (Kent)	1,893 85	.....	.....	.....	1,893 85
Rivière Thames	41,992 73	.....	.....	.....	41,992 73
Rondeau, améliorations au port	45,359 26	.....	5,493 98	.....	50,853 24
Rosseau, quais	.....	.....	1,748 13	.....	1,748 13
Salmon-Point (Prince Edward-Lennox)	2,975 00	.....	.....	.....	2,975 00
Sarnia	138,672 72	.....	.....	.....	138,672 72
Saugeen-River, travaux du port	.....	.....	14,352 46	.....	14,352 46
Sault-Sainte-Marie, travaux du port	40,210 52	.....	7,098 34	.....	47,308 86
Severn-Bridge, quai	.....	.....	1,491 95	.....	1,491 95
Shoepack-Bay, quai	.....	688 50	.....	.....	688 50
Simcoe-Island, reconstruction du quai	.....	1,365 07	.....	.....	1,365 07
Sioux-Lookout, quai	.....	247 50	.....	.....	247 50
Southampton, brise-lames	.....	.....	6,599 82	.....	6,599 82
Sparrow-Lake, quai	.....	.....	311 80	.....	311 80
Stokes-Bay	1,050 00	.....	.....	.....	1,050 00
Thessalon	110 00	.....	.....	.....	110 00
Thornbury, quai	.....	.....	439 98	.....	439 98
Tobermory, quai	.....	9,544 52	.....	.....	9,544 52
Toronto, améliorations du port	12,632 88	.....	2,391 15	.....	15,024 03
" île, éperons	.....	.....	14,994 39	.....	14,994 39
" personnel et dépenses d'exploitation	.....	.....	.....	13,382 65	13,382 65
Trenton, quai	.....	.....	131 80	.....	131 80
Treadwell, quai	.....	.....	1,798 83	.....	1,798 83
Two-and-Seven-Miles-Narrows (Parry-Sound), estacades de déviation	.....	244 94	.....	.....	244 94
Vermilion-Bay, quai	.....	101 42	.....	.....	101 42
Wendover, quai, etc	.....	.....	2,501 40	.....	2,501 40
Wheatley, jetée	.....	.....	3,193 16	.....	3,193 16
Whitby, reconstruct. de la pile d'entrée	.....	2,841 29	.....	.....	2,841 29
Windermere, quai	.....	.....	806 87	.....	806 87
Windsor, quai, etc	.....	.....	2,792 52	1,200 00	3,992 52
Généralités	2,569 39	.....	.....	13,338 02	15,907 41
Totaux, Ontario	795,571 66	608,845 90	152,410 43	100,670 77	1,657,498 76
Manitoba—					
Assiniboine, rivière, reconstruction des digues	.....	6,958 12	.....	.....	6,958 12
Athapapuskow, lac (Nelson), enlèvement de cailloux, etc	.....	2,040 83	.....	.....	2,040 83
Bird-River et Bee-Creek	100 00	.....	.....	.....	100 00
Devil's Lake (Springfield)	2,373 53	.....	.....	.....	2,373 53
Devil's Point (Nelson)	13,871 66	.....	.....	.....	13,871 66
George-Island (Selkirk)	18,426 01	.....	.....	.....	18,426 01
Gimli, quai	.....	.....	2,400 48	.....	2,400 48
" ouvrages de protection	.....	6,995 42	.....	.....	6,995 42
Hnausa, quai	.....	.....	7,996 25	.....	7,996 25
Hole-River, *voir* Wanipigow, rivière.					
Lac-du-Bonnet, reconstruction du quai	.....	5,081 06	.....	.....	5,081 06
Lac Killarney, barrage	.....	.....	225 00	.....	225 00
Ninette (Lac Pélican), reconstruction du quai	.....	4,105 83	.....	.....	4,105 83
Rivière Rouge (à l'embouchure), jetées, etc	12,360 71	7,155 72	.....	.....	19,516 43
Riverton (Selkirk), quai	.....	672 62	.....	.....	672 62
Roseau, rivière, travaux de contrôle	.....	64,345 83	.....	.....	64,345 83
St. Andrew, rapides, écluse et barrage	.....	433 50	.....	17,071 76	17,505 26
Selkirk, reconstruction du barrage	.....	1,627 70	.....	.....	1,627 70
" cale de radoub, etc	2,215 66	.....	.....	2,678 32	4,893 98
" étang	8,653 66	.....	.....	.....	8,653 66
Steep-Rock, quai	.....	1 00	.....	.....	1 00
Victoria-Beach, pile et abord	1,233 25	.....	4,374 86	.....	5,608 11
Wanipigow, rivière (Hole-River), entrée	3,208 21	.....	.....	.....	3,208 21

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Manitoba—Fin					
Winnipeg, quai de Brown & Rutherford	1,734 91	.....	.....	.....	1,734 91
" quai du gouvernement	.....	9,316 31	.....	.....	9,316 31
Winnipegosis, *Booth Fisheries* et quai Grenon	899 95	.....	.....	.....	899 95
" Quai Stefanson	5,492 81	.....	.....	.....	5,492 81
Généralités	.....	.....	.....	3,428 00	3,428 00
Totaux, Manitoba	70,570 36	108,733 94	14,996 59	23,178 08	217,478 97
Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest—					
Alberta-Beach (Alberta), Lac Sainte-Anne, quai	.....	2,782 90	.....	.....	2,782 90
Athabasca, rivière (Alberta), améliorations	.....	3,256 88	.....	.....	3,256 88
Big-Stone, rapides (Sask.)	1,184 72	.....	.....	.....	1,184 72
Cowan, barrage (Sask.)	.....	.....	3,257 03	.....	3,257 03
Cowan, rivière (Sask.)	1,616 81	.....	.....	.....	1,616 81
Craven, barrage (Sask.), dommages au terrain	.....	397 59	.....	.....	397 59
Craven, barrage (Sask.), reconstruction du barrage	.....	597 19	.....	.....	597 19
Faust (Alta), quai	.....	11,992 48	.....	.....	11,992 48
Fort-McMurray (Alta), quais flottants	.....	.....	.....	500 00	500 00
Fort-Résolution, T.N.-O., quai	.....	221 54	.....	.....	221 54
High-River (Alta), ouvrage de protection (contribution)	.....	2,957 58	.....	.....	2,957 58
Highwood, rivière, *voir* High-River.					
Lac Sainte-Anne, *voir* Alberta-Beach.					
Montréal, rivière (Sask.)	7,440 08	.....	.....	.....	7,440 08
Prince-Albert (Sask.), reconstruction d'ouvrages de protection	.....	9,956 20	.....	.....	9,956 20
Regina-Beach (Sask.), quai	.....	180 95	.....	.....	180 95
Sturgeon-River (Sask.)	417 10	.....	.....	.....	417 10
Totaux, Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest	10,658 71	32,343 31	3,257 03	500 00	46,759 05
Colombie-Britannique—					
Agassiz, barrage en aile, *voir* Fraser, rivière.					
Ainsworth, quai	.....	.....	32 20	.....	32 20
Alberni, quai	.....	.....	118 39	.....	118 39
Alert-Bay, quai flottant	.....	.....	618 29	.....	618 29
Alice-Arm, quai flottant	.....	.....	50 00	.....	50 00
Annieville-Bar, *voir* Fraser, rivière.					
Argenta, quai	.....	.....	2 50	.....	2 50
Arrowhead, améliorations	.....	1,097 77	.....	.....	1,097 77
Arrow-Park, quai, etc	637 85	.....	25 00	.....	662 85
Balfour, quai	.....	.....	440 48	.....	440 48
Bamfield-East, quai flottant	.....	863 27	.....	.....	863 27
Bamfield-Ouest, quai flottant	.....	203 75	.....	.....	203 75
Bella-Bella, reconstruction du quai	.....	2,680 17	.....	.....	2,680 17
Bella-Coola, quai	.....	.....	5 00	.....	5 00
Bishop's Landing, quai flottant	.....	.....	275 58	.....	275 58
Blind-Bay, quai	.....	.....	9 00	.....	9 00
Blubber-Bay, quai flottant	.....	407 89	.....	.....	407 89
Bold-Point, quai flottant	.....	.....	528 48	.....	528 48
Boswell, quai	.....	.....	2,104 93	.....	2,104 93
Brighton-Beach, quai flottant	.....	.....	1,025 84	.....	1,025 84
Brownsville, reconstruct. du quai, etc.	.....	3,547 41	.....	.....	3,547 41
Burdwood-Bay, quai flottant	.....	.....	40 00	.....	40 00
Burgoyne-Bay, quai	.....	.....	200 80	.....	200 80
Burton, quai	.....	.....	216 89	.....	216 89
Burrard, bassin de radoub, *voir* North-Vancouver.					

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite					
Cadboro-Bay, ouvrage en pilotis	.....	1,160 00	.....	.....	1,160 00
Campbell-River, quai	.....	.....	1,857 65	.....	1,857 65
Canoe, quai	.....	.....	803 93	.....	803 93
Carrol's Landing, quai	.....	.....	56 50	.....	56 50
Chase	23 63	.....	.....	.....	23 63
Columbia, rivière, Cottonwood-Cut	3,586 74	.....	.....	.....	3,586 74
" Forest-Glen	1,100 06	.....	.....	.....	1,100 06
" traversée Graham et Carrol	979 88	.....	.....	.....	979 88
" chenal de Rock-Island	776 51	.....	.....	.....	776 51
" Two-Beacon-Bar	4,418 71	.....	.....	.....	4,418 71
Comox, quai	.....	.....	2,596 28	.....	2,596 28
Coquitlam, rivière, ouv. de protection	.....	4,000 00	.....	.....	4,000 00
Courtenay, rivière	42 50	.....	.....	.....	42 50
" ouv. de protection	.....	.....	3,547 98	.....	3,547 98
" quai	.....	.....	11 15	.....	11 15
Cracroft, reconstruct. du quai flottant	.....	1,268 37	.....	.....	1,268 37
Crawford-Bay, quai	.....	.....	60 72	.....	60 72
Crescent-Bay, quai	.....	.....	140 73	.....	140 73
Crofton, quai	.....	175 00	.....	.....	175 00
Crooked, Park et Parsnip, rivières, améliorations au chenal	.....	1,445 94	.....	.....	1,445 94
Donley's Landing, *voir* Pender-Harbour.					
Eagle-Bay, pilotis d'amarrage	568 43	184 25	.....	.....	752 68
East-Arrow-Park, quai	.....	.....	80 58	.....	80 58
East-Robson	.....	.....	14 10	.....	14 10
Esquimalt, nouveau bassin de radoub	.....	82,950 08	.....	72,953 97	155,904 05
" vieux bassin de radoub	.....	.....	.....	4,525 28	4,525 28
False-Creek, *voir* Vancouver.					
Fauquier, quai	.....	.....	1,969 73	.....	1,969 73
First-Narrows, *voir* Vancouver.					
Fisherman's Bay (île Vancouver), quai flottant	.....	.....	18 32	.....	18 32
Ford's Cove (île Hornby), quai	.....	.....	410 83	.....	410 83
Forest-Glen, *voir* Columbia, rivière.					
Fort-St. James (Cariboo), quai	.....	6,029 73	.....	.....	6,029 73
Fraser-Lake, quai	.....	.....	37 30	.....	37 30
Fraser, rivière:					
Agassiz, contribution au sujet du barrage	.....	486 84	.....	.....	486 84
Annieville-Bar	31,965 95	.....	.....	.....	31,965 95
Chilliwack	2,521 15	.....	.....	.....	2,521 15
McBride, enlèvement des débris	.....	144 21	.....	.....	144 21
Nicomen, île, ouvrage de protection, etc	.....	13,082 62	.....	.....	13,082 62
North-Arm, chenal	5,799 18	.....	.....	.....	5,799 18
" Marpole	213 61	.....	.....	.....	213 61
Sandheads	30,957 39	.....	.....	.....	30,957 39
Steveston, Fruhling-Landing, ouvrage en pilotis	.....	1,271 40	.....	.....	1,271 40
Steveston, jetée, nouveau quai	.....	2,885 96	.....	.....	2,885 96
Steveston, jetée du nord, prolongem.	.....	29,078 47	.....	.....	29,078 47
Steveston, jetée du nord, Section 4	.....	.....	70,899 25	.....	70,899 25
Woodwards-Cut	33,179 30	.....	.....	.....	33,179 30
Woodwards, étang, réclamation de N. E. Broley	.....	11,639 74	.....	.....	11,639 74
Woodwards, île, remblai	.....	14,004 32	.....	.....	14,004 32
Fraser, rivière inférieure, entretien et opération du *Samson*	.....	.....	.....	25,697 46	25,697 46
Fraser's Landing, quai	.....	.....	1,364 73	.....	1,364 73
Fulford-Harbour, quai flottant	.....	.....	250 00	.....	250 00
Gabriola-Island (Centre), nouveau quai flottant	.....	745 36	.....	.....	745 36
" (Nord), quai	.....	.....	2,191 30	.....	2,191 30
Galena-Bay, quai	.....	.....	10 53	.....	10 53
Ganges, prolongement au quai	.....	990 95	.....	.....	990 95
Gibson's Landing, quai	.....	.....	477 87	.....	477 87

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite					
Gillies-Bay, quai flottant		1,047 73			1,047 73
Ginols, quai		136 95			136 95
Goose, Island, chenal	258 84				258 84
Gorge-Harbour, quai flottant		1,961 70			1,961 70
Gordon, rivière, éperon, etc	1,095 00	3,138 85			4,233 85
Gower-Point, quai flottant			393 00		393 00
Gowland-Harbour, quai			658 08		658 08
Grace-Harbour, quai				39 30	39 30
Granite-Bay, quai flottant			53 60		53 60
Grantham's Landing, quai flottant				35 00	35 00
Gray-Creek, quai		1,700 56			1,700 56
Greta, quai			20 31		20 31
Halcyon, quai			166 61		166 61
Haysport, quai flottant			245 92		245 92
Holberg, quai			775 00		775 00
Hollyburn, brise-lames			2,478 17		2,478 17
Hope-Bay, quai			294 00		294 00
Hope-Point, quai flottant			146 95		146 95
Hopkin's Landing, prolongement au quai		4,468 61	10 00		4,478 61
Hornby-Island, *voir* Phipp's Point.					
Horseshoe-Bay, quai flottant		3,494 48			3,494 48
Irvine's Landing, *voir* Pender-Harbour					
Jackson-Bay, quai flottant			29 82		29 82
Jeune-Landing, quai		105 17			105 17
Johnson's Landing, quai			96 00		96 00
Kaslo, quai			25 50		25 50
Keat's Island, quai flottant			24 95		24 95
Kildonan, quai flottant			200 00		200 00
Kincolith, quai			1,083 00		1,083 00
Kootenay-Landing	10,550 43				10,550 43
Kootenay-Lake, ouvrage en pilotis		155 20			155 20
" appareil pour enfoncer les pilotis		5,518 59			5,518 59
Kuskanook, quai			901 48		901 48
Ladysmith, quai			154 81		154 81
Little-River (Cariboo)	552 10				552 10
Lockeport, quai			5 00		5 00
Long-Bay, nouveau quai flottant		614 56			614 56
Long-Beach, quai			3 00		3 00
Lund, quai			186 60		186 60
Lyall-Harbour (île Saturna), quai			37 87		37 87
McBride, *voir* Fraser, rivière.					
McDonald's Landing, quai			16 50		16 50
Manson's Landing, nouveau quai flottant		424 23			424 23
Maples, quai			250 00		250 00
Marpole, quai			1,295 18		1,295 18
Mayne, île, quai			1,155 68		1,155 68
Miller's Landing, quai flottant				53 30	53 30
Mirror-Lake, quai			546 53		546 53
Mitchell's Bay, quai flottant			285 04		285 04
Mount-Gardner-Park, quai flottant				59 15	59 15
Naramata, quai			197 43		197 43
New-Massett, quai flottant			229 92		229 92
New-Westminster, chenal	26,063 93				26,063 93
" quai, etc	44 89		1,981 05		2,025 94
Nicomen, île, *voir* Fraser, rivière.					
Nootka, île, quai			150 00		150 00
North-Vancouver, bassin de radoub de Burrard (subside)				112,500 00	112,500 00
Okanagan-Centre, quai			150 82		150 82
" barrage de contrôle				913 37	913 37
Okanagan, lac, travaux d'arpentage		208 13			208 13
Okanagan, rivière, reconstruction du barrage, etc	18,940 43	23,333 95			42,274 38

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite					
Old-Massett, quai			3,359 96		3,359 96
Ootsa-Lake (Skeena)	502 55				502 55
Pender-Harbour, Donley's Landing, quai flottant			15 96		15 96
" Irvine's Landing, quai, etc		114 00	20 58		134 58
Penticton, quai			42 00		42 00
Phipp's Point (Hornby-Island), quai			30 75		30 75
Poplar, île, quai			50 00		50 00
Port-Alberni, quai *Assembly*		118,218 21			118,218 21
" quai flottant			1,149 30		1,149 30
Port-Clements, quai			583 00		583 00
Port-Moody, quai			2,000 16		2,000 16
Port-Neville, quai flottant		1,950 58			1,950 58
Port-Renfrew, quai			500 00		500 00
Port-Simpson, quai		7,906 67			7,906 67
Port-Washington, quai			156 00		156 00
Powell-River, brise-lames (y compris une contribution de $38,547.51 de la *Powell River Co., Ltd.*)		65,621 54		177 23	65,798 77
Powell-River, quai			293 77		293 77
Prince-Rupert, quai flottant (subside)				76,970 88	76,970 88
Princess-Creek, quai			1,559 85		1,559 85
Proctor, quai			528 34		528 34
Qualicum-Beach, bouées de mouillage		203 47			203 47
Quathiaski-Cove, quai			2,356 65		2,356 65
Quatsino, quai			970 00		970 00
Queen-Charlotte, quai flottant			1,898 46		1,898 46
Renata, quai			9 50		9 50
Revelstoke, barrage			5,874 77		5,874 77
Riondel, quai			2,413 21		2,413 21
Ripple-Rock, *voir* Seymour-Narrows.					
Robert's Bay, quai flottant			771 61		771 61
Royston, quai			2,199 51	93 08	2,292 59
Salmon-Arm, chenal	2,384 79				2,384 79
" quai			3,316 40		3,316 40
Salmon, rivière, améliorations		1,235 80			1,235 80
Sandheads, *voir* Fraser, rivière					
Savary-Island, quai			5,659 56		5,659 56
Sayward, quai			945 00		945 00
Seaford, quai flottant			182 74		182 74
Seaside-Park (Howe-Sound), quai flottant			208 88		208 88
Seymour-Arm, quai	447 56				447 56
Seymour-Narrows (Ripple-Rock)	3,373 81				3,373 81
Seton-Lake, quai		1,379 67			1,379 67
Shaw's Landing, quai			432 94		432 94
Shoal-Bay, quai			2,516 34		2,516 34
Sicamous, quai			20 60		20 60
Sidney, débarcadère pour automobiles				1,195 72	1,195 72
" quai		3,398 68			3,398 68
Skeena, rivière	16,575 96				16,575 96
Snug-Cove, quai			103 19		103 19
Sointula, quai flottant				26 42	26 42
Sooke (Whiffen-Spit), ouvrages de protection		3,725 94			3,725 94
Sorrento, quai			283 42		283 42
South-Pender-Island, quai			363 15		363 15
Squamish, quai, etc	437 65		10,311 15		10,748 80
Squirrel-Cove, quai flottant			417 19		417 19
Stapleby, quai			950 00		950 00
Steveston, jetée, *voir* Fraser, rivière.					
Stewart, contribution au coût du chemin Stewart-Hyder		11,100 00			11,100 00
" quai			2,216 80		2,216 80
Stikine, rivière, améliorations	2,559 01	5,486 15			8,045 16
Sturdie's Bay (île Galiano), quai		6,008 37			6,008 37
Summerland, quai			189 48		189 48

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Dragage	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Fin					
Sunshine-Bay, quai	.....	.....	130 30	.....	130 30
Surge-Narrows, quai flottant	.....	.....	782 25	.....	782 25
Tachi, rivière, améliorations	.....	2,060 10	.....	.....	2,060 10
Tahtsa, rivière	449 75	.....	.....	.....	449 75
Tofino, quai	.....	.....	1,721 00	.....	1,721 00
Trépanier, quai	.....	4,576 54	.....	.....	4,576 54
Trout-Lake, enlèvement de débris	.....	262 37	.....	.....	262 37
Tucker-Bay, quai flottant	.....	.....	63 10	.....	63 10
" quai	.....	.....	425 54	.....	425 54
Ucluelet (ouest), quai	.....	1,027 79	.....	.....	1,027 79
Union-Bay, quai	.....	.....	3,386 00	.....	3,386 00
Van-Anda, quai flottant	.....	.....	34 51	.....	34 51
Vancouver, Burnaby-Shoal	8,586 20	.....	.....	.....	8,586 20
" False-Creek	11,717 96	.....	.....	.....	11,717 96
" First-Narrows	19,366 00	.....	.....	.....	19,366 00
Vancouver-Nord (bassin de radoub Burrard), *voir* North Vancouver					
" Stanley-Park, ouvrage de protection	.....	7,998 69	.....	.....	7,998 69
Victoria, port	11,515 57	.....	.....	.....	11,515 57
West-Bay (île Gambier), quai flottant	.....	.....	109 23	.....	109 23
West-Point (île Lasquetti), quai flottant	.....	.....	266 06	.....	266 06
Westview, quai	.....	8,041 34	.....	.....	8,041 34
Whaletown, quai flottant	.....	.....	45 81	.....	45 81
Whiffen-Spit, *voir* Sooke.					
White-Rock, quai	.....	.....	436 33	127 27	563 60
Wildy's Landing, ouvrage en pilotis	.....	166 70	.....	.....	166 70
Willow-Point, quai	.....	.....	665 61	.....	665 61
Woods et Kalamalka, lacs, enlèvement de débris	.....	329 60	.....	.....	329 60
Woodwards, étang, *voir* rivière Fraser.					
Wyatt-Bay, quai flottant	.....	.....	346 84	.....	346 84
Généralités	.....	.....	.....	11,691 24	11,691 24
Totaux, Colombie-Britannique	252,193 32	477,464 42	170,053 48	307,058 67	1,206,769 89

Désignation des travaux	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
PORTS ET RIVIÈRES	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Territoire du Yukon—				
Stewart et Yukon, rivières, améliorations	5,000 00	.....	.....	5,000 00
Totaux, Territoire du Yukon	5,000 00	.....	.....	5,000 00
PORTS ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL				
Dépenses générales du personnel	.....	.....	15,976 51	15,976 51
Salaires des ingénieurs de district, des assistants, etc.	.....	.....	473,556 57	473,556 57
Forages d'essai pour les divers travaux projetés	13,841 54	.....	.....	13,841 54
Totaux en général	13,841 54	.....	489,533 08	503,374 62
OUTILLAGE DE DRAGAGE				
Provinces Maritimes	79,724 74	2,997 86	.....	82,722 60
Ontario et Québec	15,426 10	2,068 32	.....	17,494 42
Manitoba, Saskatchewan et Alberta	9,909 37	4,109 42	.....	14,018 79
Colombie-Britannique	2,625 00	15,283 34	.....	17,908 34
Totaux, outillage de dragage	107,685 21	24,458 94	.....	132,144 15

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
AÉROPORTS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
North-Sydney, N.-E.	6 45	.....	2,330 02	2,336 47
Rimouski, P.Q.	14,848 62	.....	.....	14,848 62
Saint-Hubert, P.Q.	522,891 31	.....	.....	522,891 31
Totaux, aéroports	537,746 38	.....	2,330 02	540,076 40
PONTS ET CHAUSSÉES				
Provinces Maritimes—				
Clair, N.-B., pont international	43 76	.....	.....	43 76
Edmundston, N.-B., pont international	.....	750 01	.....	750 01
Sainte-Croix, N.-B., pont international	2,889 34	.....	.....	2,889 34
Saint-Léonard, N.-B., pont international	.....	2,628 50	.....	2,628 50
Québec et Ontario—				
Bryson, pont de	.....	328 80	.....	328 80
Chapeau, pont de	.....	13 40	.....	13 40
Des Joachims, pont	.....	5,547 97	.....	5,547 97
Grand-River, pont	.....	3,652 88	.....	3,652 88
Kingston, chaussée La Salle	.....	1,479 94	.....	1,479 94
Matapédia, pont interprovincial	.....	4,998 40	.....	4,998 40
Ottawa, ponts et rues entretenus par le gouvernement	.....	9,473 52	.....	9,473 52
" éclairage des ouvrages susmentionnés	.....	.....	2,611 44	2,611 44
Portage-du-Fort, pont	.....	321 50	.....	321 50
Saint-Majorique, abords du pont	.....	2,494 40	.....	2,494 40
Alberta—	.....	336 94	.....	336 94
Edmonton, pont d'				
Colombie-Britannique—				
Howser, lac, chemin de Haley's Landing (rivière Duncan supérieure), contribution	1,325 00	.....	.....	1,325 00
Totaux, ponts et chaussées	4,258 10	32,026 26	2,611 44	38,895 80
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES ET TÉLÉPHONIQUES				
Cap-Ray, Terre-Neuve	.....	.....	250 00	250 00
Provinces Maritimes—				
Réseau de la baie de Fundy	.....	.....	4,276 37	4,276 37
Réseau du Cap-Breton	.....	10,876 24	32,188 78	43,065 02
Réseau Chatham-Escuminac	.....	.....	2,949 60	2,949 60
Ile-du-Prince-Edouard et la terre-ferme	.....	.....	7,184 09	7,184 09
Québec, terre ferme—				
Côte nord, à l'est de Bersimis	.....	.....	37,916 90	37,916 90
Côte nord, à l'ouest de Bersimis	18,560 30	.....	13,279 90	31,840 20
Réseau du comté de Québec	.....	.....	3,030 28	3,030 28
Réseau du Timiskaming	.....	.....	1,000 00	1,000 00
Québec, îles—				
Réseau d'Anticosti	.....	.....	3,932 00	3,932 00
Grosse-Ile, Ile-aux-Coudres et Ile-d'Orléans	.....	.....	3,480 81	3,480 81
Réseau des Iles -de-la-Madeleine	.....	2,429 21	12,459 68	14,888 89
Provinces Maritimes et le golfe en général	.....	.....	7,551 65	7,551 65
Câblier *Tyrian*	.....	9,450 00	81,620 91	91,070 91
Ontario—				
Réseau de l'île Pelée	.....	.....	1,218 59	1,218 59
Saskatchewan et Alberta	27,007 06	11,775 98	113,280 90	152,063 94
Colombie-Britannique—				
Réseau de la terre ferme	2,599 17	8,512 40	59,824 60	70,936 17
Réseau de l'île Vancouver	60 00	27,516 79	128,932 87	156,509 66
Réseau du nord de la Colombie-Britannique	6,879 54	23,820 35	71,700 05	102,399 94
Réseau du Yukon (ligne principale)	.....	20,821 79	134,226 05	155,047 84
Service télégraphique en général	.....	.....	3,275 15	3,275 15
Totaux, réseaux télégraphiques et téléphoniques	55,106 07	115,202 76	723,579 18	893,888 01

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Suite*

Désignation des travaux	Construction et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
DIVERS	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Arpentages—				
Provinces Maritimes	.....	.....	22,631 67	.....
Québec	.....	.....	45,482 45	.....
Ontario	.....	.....	18,646 58	.....
Manitoba	.....	.....	8,051 47	
Colombie-Britannique	.....	.....	13,942 65	
Généralités	.....	.....	8,528 6[illegible]	
				117,283 [illegible]
Barrages-réservoirs de la rivière Ottawa supérieure—				
Dommages aux terres	2,391 41	.....	.....	2,391 41
Barrage des Quinze	.....	.....	10,263 77	10,263 77
Barrage Timiskaming	.....	.....	13,697 47	13,697 47
Division des comptes: salaires et dépenses de voyage des agents et des commis du service extérieur	.....	.....	23,603 50	23,603 50
Gratification aux veuves ou représentants de quarante-cinq employés décédés, en vertu de la Loi du Service Civil	.....	.....	9,396 42	9,396 42
Plaque commémorative à feu le Dr Alpheus Tood, ancien bibliothécaire du Parlement	1,000 00	.....	.....	1,000 00
Monument national sur la place Connaught	21,964 03	.....	.....	21,964 03
Opération et entretien des bateaux d'inspection	.....	.....	14,185 18	14,185 18
Mesurage et sondage des rivières	.....	.....	15,285 22	15,285 22
Perception du revenu des Travaux publics	.....	.....	1,626 43	1,626 43
Indemnité à John McLennan, ancien concierge de l'édifice public de Seaforth, Ont., au lieu d'un congé de trois mois	.....	.....	345 00	345 00
Allocation de commisération à Marie A. Lachance, veuve de Jos. O. Lachance, assistant-ingénieur à Rimouski, P.Q.	.....	.....	2,500 00	2,500 00
Allocation de commisération à Elizabeth Young Brown, veuve de John Collison Brown	.....	.....	2,500 00	2,500 00
Totaux, divers	25,355 44	.....	210,686 50	236,041 94
GOUVERNEMENT CIVIL				
Salaires du ministre, du sous-ministre et du personnel permanent	.....	.....	657,745 72	657,745 72
Salaires des commis temporaires	.....	.....	29,868 60	29,868 60
Voyages du ministre et du personnel d'Ottawa	.....	.....	25,724 32	25,724 32
Impressions, papeterie, télégrammes et diverses petites dépenses	.....	.....	18,987 3[illegible]	18,987 39
Total, gouvernement civil	.....	.....	732,326 03	732,326 03

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada au cours l'exercice financier finissant le 31 mars 1929

—	Dragage	Constructions et améliorations	Réparations	Personnel et entretien	Total
RÉCAPITULATION	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Totaux, édifices publics—					
Edifices en dehors du Canada	.....	.....	6,418 90	34,241 84	40,660 74
Nouvelle-Ecosse	.....	35,080 11	51,274 22	147,847 80	234,202 13
Ile-du-Prince-Edouard	.....	477 00	11,838 97	20,685 67	33,001 64
Nouveau-Brunswick	.....	59,115 45	26,057 96	124,922 66	210,096 07
Québec	.....	700,273 95	143,139 25	698,907 55	1,542 320 75
Ottawa	.....	1,692,980 24	378,864 62	2,472,972 09	4,544,816 95
Ontario (Ottawa non compris)	.....	338,251 12	141,050 70	856,476 88	1,335,778 70
Manitoba	.....	292,590 67	44,381 22	205,260 90	542,232 79
Saskatchewan	.....	293,876 55	35,621 21	163,571 12	493,068 88
Alberta	.....	43,300 46	31,882 46	254,189 90	329,372 82
Colombie-Britannique	.....	138,447 15	67,686 30	246,166 98	452,300 43
Yukon	.....	.....	.....	25,504 37	25,504 37
Edifices publics en général	.....	27,157 19	.....	92,162 72	119,319 91
Totaux, ports et rivières—					
Nouvelle-Ecosse	464,913 67	335,535 11	185,368 31	4,709 08	990,526 17
Ile-du-Prince-Edouard	136,590 51	190,757 77	65,829 71	718 12	393,896 11
Nouveau-Brunswick	57,710 31	175,624 17	106,639 59	257,558 65	597,532 72
Québec	1,186,285 42	974,043 87	203,057 12	222,631 24	2,586,017 65
Ontario	795,571 66	608,845 90	152,410 43	100,670 77	1,657,498 76
Manitoba	70,750 36	108,733 94	14,996 59	23,178 00	217,478 97
Saskatchewan, Alberta et Territoires du Nord-Ouest	10,658 71	32,343 31	3,257 03	500 00	46,759 05
Colombie-Britannique	252,193 32	477,464 42	170,053 48	307,058 67	1,206,769 89
Yukon	.....	5,000 00	.....	.....	5,000 00
Ports et rivières en général	.....	13,841 54	.....	489,533 08	503,374 62
Totaux—					
Outillage de dragage	.....	107,685 21	24,458 94	.....	132,144 15
Aéroports	.....	537,746 38	.....	2,330 02	540,076 40
Ponts et chaussées	.....	4,258 10	32,026 10	2,611 44	38,895 80
Réseaux télégraphiques et téléphoniques	.....	55,106 07	115,202 76	723,579 18	893,888 01
Divers	.....	25,335 44	.....	210,686 50	236,041 94
Totaux pour tous les travaux	3,974,493 96	7,273,891 12	2,011,516 03	7,688,675 31	19,948,576 42
Totaux pour le gouvernement civil	.....	.....	.....	732,326 03	732,326 03
Grand total des déboursés	2,974,493 96	7,273,891 12	2,011,516 03	8,421,001 34	*20,680,902 45

*Les fonds susmentionnés proviennent des sources suivantes:—

	$ c.	$ c.
Capital		1,043,233 30
Revenu		16,256,623 16
Recettes		939,985 32
Gouvernement civil		732,326 03
Statutaire: Bassins de radoubs	588,921 34	
Statutaire: Décisions de la Cour de l'Echiquier	436,579 38	
Statutaire: Gratifications en vertu de la Loi du Service civil	9,396 42	
		1,034,897 14
Contributions de compagnies privées		99,653 35
Crédits votés pour d'autres ministères:		
Min. de l'Agriculture (Fermes expérim.)	33,881 95	
Min. de la Défense nationale (Aéroports)	537,739 93	
Min. des Affaires des Sauvages (Bella-Bella, C.-B)	2,562 27	
		574,184 15
Grand total		20,680,902 45

Revenu perçu par le ministère des Travaux publics du Canada, au cours de l'exercice financier finissant le 31 mars 1929

SOURCE DES REVENUS

Edifices publics		Montants perçus
Loyers d'édifices publics et de propriétés attenantes non utilisés actuellement pour fins d'utilité publique		$ 59,043 26
Ventes d'édifices publics et de propriétés attenantes non requis pour fins d'utilité publique		6,535 00
Ventes de vieux meubles, de garnitures, de matériaux de construction, etc.		10,157 72
Service de l'eau, tuyau de William-Head, C.-B.		171 69
Commissions provenant des téléphones dans les édifices publics		3,707 73
Remboursements contre les dépenses mentionnées dans les comptes des années précédentes (édifices publics)		3,062 58
Total pour les édifices publics		$ 82,677 98
Travaux du génie		
Exploitation des bassins de radoub, etc.—		
Bassin *Champlain*, Lévis, P.Q.	$ 42,125 15	
Bassin *Lorne*, Lévis, P.Q.	27,446 00	
Nouveau bassin *Esquimalt*, Esquimalt, C.-B.	29,677 33	
Vieux bassin *Esquimalt*, C.-B.	9 00	
Cale de halage, Selkirk, Man.	2,807 30	
		$ 102,064 78
Loyers perçus pour ouvrages et outillages loués à des particuliers—		
Privilèges des traversées	$ 1,358 00	
Kingston, Ont., bassin de radoub	10,000 00	
Dragues et outillages	12,257 24	
		23,615 24
Vente de divers ouvrages du génie avec les terrains attenants		50,280 30
Vente de vaisseaux, d'outillage, de vieux matériaux, etc.		1,189 06
Loyers de lots riverains, etc., sous le contrôle de la division du génie		15,813 85
Remboursements contre les dépenses mentionnées dans les comptes des années précédentes (travaux du génie)		988 75
Total pour les travaux du génie		$ 193,951 98
Réseaux télégraphiques et téléphoniques		
Exploitation de divers réseaux—		
Provinces Maritimes—		
Baie de Fundy	$ 1,983 77	
Cap-Breton	9,809 24	
Escuminac	2,483 16	
		$ 14,276 17
Québec—		
Grosse-Ile et Ile d'Orléans	$ 1,113 42	
Iles-de-la-Madeleine	3,229 42	
Comté de Québec	1,716 39	
Côte nord, à l'est de Bersimis	18,573 71	
Côte nord, à l'ouest de Bersimis	2,723 35	
		$ 27,356 29
Ontario—		
Ile Pelée		195 60
Réseau de la Saskatchewan et de l'Alberta		30,805 08
Colombie-Britannique, réseau de la terre ferme		44,112 96
Réseau de l'Ile Vancouver		75,804 26
Réseau du Yukon		108,111 91
		$ 300,662 27
Location de divers réseaux à des compagnies commerciales, etc.		221 10
Vente de matériaux et d'équipements non utilisés		5,479 53
Vente de réseaux télégraphiques de l'Etat, au sud de la Colombie-Britannique, à la *British Columbia Telegraph Company*		50,000 00
Remboursements contre les dépenses mentionnées dans les comptes des années précédentes (réseaux télégraphiques)		122 00
Total pour les réseaux télégraphiques et téléphoniques		$ 356,485 20

REVENU perçu par le ministère des Travaux publics du Canada, au cours de de l'exercice finissant le 31 mars 1929—*Fin*

REVENUS DIVERS

Amendes et confiscations	137,50
Remboursement pour excédent de salaire payé à J. W. Whittingham, pour l'année 1925-26, par le ministère des Pensions et de la Santé	197 54
Recettes pour ouvrage photographique fait par le ministère pour les autres ministères	6,882 91
	$ 7,217 95

RÉCAPITULATION DES REVENUS

Edifices publics	$ 82,677 98
Travaux du génie	193,951 98
Réseaux télégraphiques et téléphoniques	356,485 20
Divers	7,217 95
	$ 640,333 11

CONTRATS ADJUGÉS, ACTES DE VENTES ET BAUX

T. J. Carter, avocat du ministère

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
EDIFICES PUBLICS—*Suite*			
Nouvelle-Ecosse			
North-Sydney—			
Construction d'une allonge à l'édifice public	Hector McNeil	1er août 1928	$9,800 00
Truro—			
Augmentations et changements à l'édifice public.	*Robert Ed. Company*	18 déc. 1928	$17,966.00 et prix unitaires pour l'ouvrage en béton et les travaux d'excavation.
Nouveau-Brunswick			
Buctouche—			
Construction d'un édifice public	Joseph S. Roy	11 fév. 1929	$24,880 00
Newcastle—			
Aménagement intérieur du bureau de poste.	*The Burchill Woodworking Co., Ltd.*	18 sept. 1928	$1,195 00
Sackville—			
Changements, remises à neuf et augmentations, au laboratoire des graines, dans l'édifice de l'Agriculture.	John S. Parker	13 fév. 1929	$10,290 00
Sainte-Croix—			
Construction d'un édifice pour les Douanes et l'Immigration.	John S. Parker	19 déc. 1928	$9,750 00
Québec			
Baie-Saint-Paul—			
Aménagement intérieur de l'édifice public.	*The J. T. Schell Company*	14 avril 1928	$1,251 00
Drummondville—			
Aménagement intérieur de l'édifice public.	*The Interior Hardwood Co., Ltd.*	27 juil. 1928	$1,550 00
Granby—			
Changements et embellissement des salles, à l'édifice public.	*The Kent Lumber Co.*	28 nov. 1928	$4,890 00
Aménagement de la Chambre longue des Douanes, dans l'édifice public.	Barré & Charron	17 déc. 1928	$875 00
Hull—			
Aménagement du bureau de poste	Jean B. Harper	11 oct. 1928	$1,750 00
Installation des fils et des garnitures électriques dans le bureau de poste.	*Marchand Electrical Company*	28 mars 1929	$979 00
Montréal—			
Changements au troisième étage du nouvel entrepôt de vérification.	*Munn & Shea, Limited*	14 avril 1928	$10,800 00
Installation de six monte-charges électriques avec portes, dans le vieil entrepôt de vérification.	*Darling Brothers, Limited*	10 mai 1928	$26,700 00
Changements, réparations et remises à neuf, dans le vieil entrepôt de vérification.	*Munn & Shea, Limited*	9 juil. 1928	Prix unitaires.
Installation de nouvelles chaudières, et changements à l'appareil de chauffage et au système de plomberie, dans le vieil entrepôt de vérification.	Frank J. Hogan	13 août 1928	$28,990 00
Conduits et garnitures électriques dans le vieil entrepôt de vérification.	Louis A. Mace	27 sept. 1928	$3,690 00
Changements, réparations, etc., aux murs extérieurs de l'édifice du bureau de poste général.	*Munn & Shea, Limited*	3 déc. 1928	Le coût plus 15 pour 100.
Pose d'un nouveau plancher dans le sous-sol de l'arsenal des Carabiniers Mont-Royal.	*Munn & Shea, Limited*	22 fév. 1929	$3,200 00
Changements et augmentations à la station postale «B».	*Munn & Shea, Limited*	27 mars 1929	$3,150 00
Outremont—			
Construction d'une nouvelle station postale	*Walter G. Hunt Co., Limited*	17 nov. 1928	$46,388.00 et prix unitaires pour l'excavation et l'ouvrage en béton.
Québec—			
Aménagement de la station postale «B»	*The Canadian Office & School Furniture Co., Ltd.*	14 mai 1928	$1,035 00
Peinture, teinture et embellissement intérieur, dans les quartiers du Gouverneur Général, La Citadelle.	Marier & Tremblay, Ltée	11 sept. 1928	$2,996 00
Allonge à l'édifice de détention, au parc Savard.	*Scott Brothers*	26 nov. 1928	$83,870 00
Réparations à l'entrepôt de vérification des Douanes.	J. B. Jinchereau & Fils	18 mars 1929	$3,660 00

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite*			
Québec—Fin			
Rock-Island—			
Construction d'un bureau de grande route pour les Douanes et l'Immigration.	J. R. Royer, Ltée	12 déc. 1928	$18,975 500
Sherbrooke—			
Pose d'une nouvelle toiture sur l'arsenal	J. R. Royer, Ltée	5 sept. 1928	$2,940 00
Waterloo—			
Construction d'un édifice public	Alphonse Davis	29 nov. 1928	$21,500.00 et prix unitaires pour le béton et les travaux d''excavation.
Ontario			
Chatham—			
Augmentations à l'édifice public	George E. Clark	3 déc. 1928	$23,400.00 et prix unitaires pour le béton et l'excavation.
Hamilton—			
Installation des fils et des garnitures électriques dans l'édifice public.	*Patterson Electric Company*	30 janv. 1929	$3,993 00
Hespeler—			
Construction d'un édifice public	*G. H. Thomas & Sons, Ltd*	18 déc. 1928	$33,276.00 et prix unitaires pour le béton et l'excavation.
London—			
Construction d'une superstructure pour une nouvelle serre, à l'hôpital Westminster.	*The King Construction Co., Ltd*	9 oct. 1928	$1,700 00
Amélioration, changement et aménagement du bureau de poste.	*R. G. Wilson & Son*	18 janv. 1929	$5,975 00
North-Bay—			
Changements et améliorations au bureau de poste.	Dan Vinette	27 nov. 1928	$5,247 00
Oshawa—			
Augmentations et changements à l'entrepôt de vérification des Douanes.	Daniel J. Riordan.	19 nov. 1928	$17,262.00
Installation d'un ascenseur et améliorations à l'édifice public.	Arthur E. Garbutt et Neil A. Campbell.	20 nov. 1928	$7,495.00
Aménagement de l'entrepôt de vérification des Douanes.	Daniel J. Riordan	8 mars 1929	$2,250 00
Ottawa—			
Construction d'un bâtiment pour le séchage du tabac, à la ferme expérimentale.	Edouard Monette	14 août 1928	$4,950 00
Changements, remises à neuf et augmentations aux bâtiments de l'Etat, à l'île Green.	Henri Dagenais	24 août 1928	$61,300 00
Erection de la superstructure d'une nouvelle serre aux palmes, avec prolongement, au parc Major's Hill.	*Lord & Burnham Co., Ltd*	25 sept. 1928	$21,450 00
Construction d'une allonge au bâtiment des céréales, à la ferme expérimentale	George B. O'Hara et Charles A. Johannsen.	5 oct. 1928	$17,310 00
Construction de l'édifice de la Confédération.	*P. Lyall & Sons Construction Co., Ltd.*	20 oct. 1928	$2,497,000 00
Installation de tablettes métalliques dans l'édifice des statistiques du Dominion, dans l'île Green.	*The Office Specialty Mfg. Co., Ltd*	27 oct. 1928	$8,235 00
Construction d'un laboratoire pyro-métallurgique, sur la rue Booth.	Edouard Monette	15 nov. 1928	$12,950 00
Construction de fini et d'aménagement intérieurs, et ouvrage additionnel, dans l'édifice du laboratoire pour l'épreuve des combustibles.	Alexander I. Garvock	9 janv. 1929	$47,897 00
Construction d'un bâtiment d'horticulture à la ferme expérimentale.	Arthur W. Clark et Norman O. Cuthbertson.	12 fév. 1929	$33,850.00 et prix unitaires pour l'excavation et l'ouvrage en béton.
Installation d'un ascenseur électrique à l'entrée principale de l'édifice de l'Ouest.	*Otis-Fenson Elevator Co., Ltd*	28 fév. 1929	$8,330 00
Port-Arthur—			
Aménagement de l'arsenal	Robert N. Wyatt	18 janv. 1929	Prix unitaires.
Port-Stanley—			
Aménagement du bureau de poste et du bureau des Douanes dans la salle *Community.*	*Canadian Office & School Furniture Co., Ltd.*	10 déc. 1928	$1,160 00
Strathroy—			
Aménagement de l'édifice public	John A. Drake	3 sept. 1928	$2,923 00
Sudbury—			
Augmentations et changements à l'édifice public.	Ludger Lacasse	9 nov. 1928	$15,400 00
Toronto—			
Aménagement de la station postale «L»	*The Canadian Office & School Furniture Co., Ltd.*	12 oct. 1928	$2,$245 00
Walkerton—			
Aménagement du bureau de poste	*Interior Hardwood Co., Ltd*	2 oct. 1928	$1,650 00

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite*			
Manitoba			
Emerson—			
Construction d'un édifice pour les Douanes et l'Immigration.	Robert N. Wyatt	2 janv. 1929	$22,153 00
Transcona—			
Construction d'un édifice public	Fraser & MacDonald	7 mars 1929	$20,827 00
Winnipeg—			
Changements et augmentations à l'appareil de chauffage, aux casernes de Fort-Osborne.	*Bowyer-Boag, Limited*	15 sept. 1928	$39,240 00
Construction d'une allonge à l'hôpital *Deer Lodge*.	Joseph L. Guay	27 oct. 1928	$131,571 00
Installation de pièces additionnelles d'aménagement dans l'arsenal de la rue Minto.	Robert N. Wyatt	2 janv. 1929	Prix unitaires.
Aménagement de l'arsenal de la rue McGregor.	Robert N. Wyatt	18 janv. 1929	Prix unitaires.
Installation d'un ascenseur électrique à poussoirs ainsi que d'une armoire montante électrique à poussoirs, dans l'hôpital *Deer Lodge*.	*Turnbull Elevator Co., Ltd*	20 fév. 1929	$5,815 00
Saskatchewan			
Prince-Albert—			
Augmentations et changements à l'édifice public.	William Graham et Robert Clunie	9 oct. 1928	$65,000 00
Construction d'une salle d'Immigration	Arthur W. Haynes	29 oct. 1928	$36,940.00 et prix unitaires pour le grattoir, les travaux de tranchée et l'ouvrage en béton.
Rosthern—			
Construction d'un édifice public	Fred et John Shoquist	7 nov. 1928	$29,380,00 et prix unitaires pour le béton et l'excavation.
Swift-Current—			
Construction d'un nouvel édifice fédéral	James Priel	29 déc. 1928	$43,200 00
Tisdale—			
Construction d'un édifice public	*Wilson & Wilson, Ltd*	20 nov. 1928	$25,247 00
Alberta			
Calgary—			
Construction d'un édifice public pour l'inspection des grains.	*McDonald Bros*	17 déc. 1928	$2,500 00
Wainwright—			
Construction d'un nouvel édifice fédéral	*Permanent Construction Co., Ltd*	31 déc. 1928	$37,500 00
Colombie-Britannique			
Douglas—			
Construction d'un édifice pour les Douanes et l'Immigration.	*Moncrief & Vistaunet, Ltd*	12 oct. 1928	$16,789 00
Esquimalt—			
Renouvellements et réparations aux chemins, sentiers, etc., au chantier de radoub et aux casernes.	*Rant & Kerr, Ltd*	18 oct. 1928	$7,890 00
Vancouver—			
Changements et augmentations à l'appareil de chauffage dans l'hôpital *Shaughnessy*.	*Murray Brothers, Limited*	15 août 1928	$20,526 00
Nouvelle-Ecosse			
Barrington-Passage—			
Construction d'un brise-glaces	Frank L. Boone et Alexander R. Voye.	22 sept. 1928	Prix unitaires.
Bridgewater—			
Réparation et reconstruction du quai	Thomas D. Morrison	5 oct. 1928	Prix unitaires.
Clark's Harbour—			
Construction d'un quai en pilotis	Robert L. Hogg	8 nov. 1928	Prix unitaires.
Comeauville—			
Construction d'un prolongement au brise-lames.	Siffroi F. Comeau, Eddie Gaudet et Joseph W. Comeau.	19 sept. 1928	Prix unitaires.
Digby—			
Installation de deux monte-charges électriques et de deux plate-formes mobiles au quai de Digby.	*Otis-Fenson Elevator Co., Ltd*	8 nov. 1928	$18,030 00
Guysborough—			
Dragage d'un chenal à travers la batture à Porter's Beach, et enlèvement de deux bancs de sable à Stoney-Patch et à Perth-Beach.	*Beacon Dredging Co., Ltd*	7 juin 1928	$0.92½ la vge cu., mesure-chaland, classe B; et $7.00 la vge cu., mesure-place, classe A.

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
PORTS ET RIVIÈRES			
Nouvelle-Ecosse—Fin			
Halifax—			
Terrassement des terrains de parade au chantier de radoub.	Frank L. Boone et Alexander R Voye.	27 oct. 1928	Prix unitaires.
Reconstruction du quai n° 5, et de la fondation de la grue du quai n° 4, au chantier de radoub.	*Stephen Bros. Ltd*	9 nov. 1928	Prix unitaires.
Harbourville—			
Construction d'un brise-lames	Halle B. Bigelow	19 sept. 1928	Prix unitaires.
Lunenburg—			
Dragage du lit, de bassins et d'un chenal, au quai de la *Lunenburg Foundry Company.*	*Beacon Dredging Col, Ltd*	14 juin 1928	$0.50 la vge cu., mesure-chaland, classe B; et $6.00 la vge cu., mesure-place, classe A.
Peas-Brook—			
Construction d'un quai	Thos. P. Charleson	10 sept. 1928	Prix unitaires.
Port-Maitland—			
Construction d'un prolongement au brise-lames et d'un éperon sur le brise-lames existant.	Alexander S. McMillan et Colin R. MacDonald.	10 déc. 1928	Prix unitaires.
Shag-Harbour—			
Construction d'un quai brise-lames	Robert L. Hogg	17 oct. 1928	Prix unitaires.
St. Francis-Harbour—			
Construction d'un prolongement au brise-lames.	Thos. P. Charleson	5 sept. 1928	Prix unitaires.
Draguer une assise de pile à la partie intérieure du prolongement du brise-lames, ainsi qu'un bassin sur le côté du port du prolongement du brise-lames.	*Beacon Dredging Col, Ltd*	11 mars 1928	$0.75 la vge cu., mesure-chaland, classe B.
West-Advocate—			
Construction d'un prolongement au quai-brise-lames.	Frank L. Boone	10 déc. 1928	Prix unitaires.
Ile-du-Prince-Édouard			
Charlottetown—			
Construction d'un prolongement de 435 pieds sur la face de l'est du quai du C.-N., et construction d'un hangar à marchandises.	*Standard Construction Co., Ltd*	1er mai 1928	Prix unitaires.
Construction d'un entrepôt à l'épreuve de la gelée.	*E. F. Powers Construction Co*	18 sept. 1928	Prix unitaires.
Miminegash-Harbour—			
Reconstruction de la partie extérieure du brise-lames du sud.	Everett McLeod et Duncan Mackenzie.	18 juin 1928	Prix unitaires.
Souris-Harbour—			
Réparations au brise-lames	Henry J. Phillips	11 sept. 1928	Prix unitaires.
Nouveau-Brunswick			
Campbellton—			
Dragage de bassins au quai en eau profonde	Félix Michaud	12 sept. 1928	$7.00 la vge cu., mesure chaland, classe A, et $0.57½ la vge cu., mesure-chaland, classe B.
Chatham—			
Dragage d'une cale en face du quai Fraser à Millbank.	*The Miramichi Dredging Co., Ltd*	28 sept. 1928	$0.50 la vge cu., mesure-chaland, classe B.
Escuminac—			
Construction d'un brise-lames	Ashley A. Colter	3 avril 1928	Prix unitaires.
Fort-Dufferin (Saint-Jean)—			
Réparations au mur de soutènement	John A. Gregory	27 sept. 1928	Prix unitaires.
Hardwicke—			
Dragage d'un passage intérieur, de Mills-Point à la baie Miramichi.	*Miramichi Dredging Co., Ltd*	1er juin 1928	$0.79½ la vge cu., mesure-chaland, classe B.
Lamèque—			
Construction d'une jetée	George S. Whitehead	21 nov. 1928	Prix unitaires.
Lorneville—			
Dragage d'une étendue pour servir de bassin.	James S. Gregory	29 août 1928	$0.65 la vge cu., mesure-chaland. classe B.
Pointe-Sapin—			
Construction d'un prolongement au brise-lames.	Alexander R. Voye	5 avril 1928	Prix unitaires.
Shippigan—			
Dragage d'un chenal à travers deux bancs de sable entre le quai de Shippigan et le quai de Savoy-Landing.	*Miramichi Dredging Co., Ltd*	6 oct. 1928	$0.79½ la vge cu., mesure-chaland, classe B.
St. Stephen—			
Dragage de bassins en face et au côté inférieur du quai public.	*Beacon Dredging Co., Ltd*	2 oct. 1928	$1.15 la vge cu., mesure chaland, classe B.

Etat n° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
Ports et rivières—*Suite*			
Québec			
Bagotville—			
Réparations et améliorations au quai	Alonzo Martin	9 oct. 1928	Prix unitaires.
Berthierville—			
Dragage dans le chenal	*National Dock & Dredging Corporation Co., Ltd.*	16 août 1928	$0.36 la vge cu., mesure-chaland, classe B.
Charlemagne—			
Dragage dans le chenal	*Russell Construction Co., Ltd*	20 août 1928	$4.50 la vge cu., mesure-place, classe A, et $0.42½ la vge. cu., mesure-chaland, classe B.
Contrecœur—			
Dragage des étendues nos 1, 2 et 3	Les Chantiers Manseau, Limitée	30 juin 1928	Etendue n° 1, $0.40 la vge. cu., mesure-place, classe B. Etendue n° 2, $0.40 la vge. cu., mesure-chaland, classe B. Etendue n° 3, $0.50 la vge. cu., mesure-place, classe B.
Dundee—			
Dragage à Sherwood-Outlet	Oliver F. Cummins et William H. Robinson.	7 août 1928	$0.32 la vge. cu., mesure-place, classe B.
Grosse-Ile—			
Réparations au quai	J. Elzéar Boulanger	15 sept. 1928	Prix unitaires.
Hudson—			
Reconstruction du quai	F. A. Grothé et Fils	8 nov. 1928	Prix unitaires.
L'Anse-Saint-Jean—			
Réparations et prolongement au quai	Nap. Trudel et Fils	16 oct. 1928	Prix unitaires.
Lavallière—			
Dragage d'un chenal à travers un marais près de l'embouchure de la rivière Yamaska.	Aimé Laperrière	16 juin 1928	$0.30 la vge. cu., mesure-place, classe B.
Les Escoumains—			
Reconstruction du quai	Ludger Lemieux, Limitée	20 nov. 1928	Prix unitaires.
Louiseville—			
Reconstruction du quai	Farley et Grant	22 fév. 1929	Prix unitaires.
Matane—			
Réparations et améliorations au brise-lames de l'ouest.	Cloutier et Gaudreau	10 déc. 1928	Prix unitaires.
Matapédia—			
Remise à neuf et réparation du pavé du pont international.	Zénon Ouellette	18 nov. 1928	Prix unitaires.
Natashquan—			
Construction d'un prolongement au quai	Joseph Gagnon	3 nov. 1928	Prix unitaires.
Montmagny—			
Réparations au quai	Joseph Beaumont et Philippe Têtu	15 déc. 1928	Prix unitaires.
Nicolet—			
Reconstruction du quai inférieur	Georges Guénard	10 sept. 1928	Prix unitaires.
Notre-Dame de Pierreville—			
Construction d'un quai	Farley et Grant	22 oct. 1928	Prix unitaires.
Petite-Rivière-Est, comté de Gaspé—			
Construction d'un brise-lames	Arthur Nadeau	31 déc. 1928	Prix unitaires.
Petit Saguenay—			
Prolongement au quai	Henri Lemelin	12 sept. 1928	Prix unitaires.
Richelieu, rivière—			
Dragage d'étendues pour avoir un chenal de 12 pieds de Sorel à St-Ours, et un chenal de 27 pieds en face de Sorel, P.Q.	Les Chantiers Manseau, Limitée	15 fév. 1929	$0.19 la v. cu., mesure-place, classe «B».
Rimouski—			
Construction d'un hangar d'aéroplanes	Zénon Ouellette	15 juin 1928	$2,870 00
Rivière-Saint-François—			
Dragage d'un chenal à l'embouchure de la rivière.	Aimé Laperrière	15 août 1928	$0.30 la v. cu., mesure-place, classe «B».
Roberval—			
Reconstruction et prolongement du brise-lames.	Gagnon et Frères, de Roberval, Limitée.	27 oct. 1928	Prix unitaires.
Sorel—			
Dragage de bassins le long du nouveau quai en eau profonde.	Les Chantiers Manseau, Limitée	25 sept. 1928	$6.00 la v. cu., mesure-place, classe «A», et $0.24 la v. cu., mesure-place, classe «B».
Saint-André—			
Réparations et améliorations au quai	Cloutier et Gaudreau	8 nov. 1928	Prix unitaires.
Sainte-Anne-de-la-Pocatière—			
Agrandissement et réparation du quai	Cloutier et Gaudreau	8 nov. 1928	Prix unitaires.
Saint-Antoine-de-Tilly—			
Dragage d'un chenal conduisant au quai du gouvernement.	*National Dock & Dredging Corporation, Limited.*	15 sept. 1928	$10.00 la v. cu., mesure-chaland, classe «A», et $0.90 la v. cu., mesure-chaland, classe «B».

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite*			
Québec—Fin			
Saint-Etienne-de-Malbaie—			
Prolongement au quai	Joseph et Onésime Poliquin	3 déc. 1928	Prix unitaires.
Sainte-Flavie—			
Construction d'un quai	Ludger Lemieux, Limitée	27 sept. 1928	Prix unitaires.
Saint-Godfroy—			
Prolongement au quai	Arthur et J. Edgar Nadeau	24 sept. 1928	Prix unitaires.
Saint-Grégoire-de-Montmorency—			
Reconstruction du mur de revêtement	Napoléon Trudel et Fils	13 sept. 1928	Prix unitaires.
Saint-Hubert—			
Construction d'une tour d'amarrage à l'aéroport de Montréal.	*Canadian Vickers, Limited*	4 juin 1928	Prix unitaires.
Construction d'empattements en béton pour la tour d'amarrage, à l'aéroport de Montréal.	Albini Lacroix	5 juin 1928	Prix unitaires.
Nivellement et drainage du champ d'atterrissage, et construction d'un chemin de service à l'aéroport de Montréal.	Oliver F. Cummins et William H. Robinson.	23 juin 1928	Prix unitaires.
Installation d'un ascenseur électrique avec portes, à l'aérodrome.	*The Turnbull Elevator Company, Limited.*	28 sept. 1928	$6,292 00
Construction du hangar n° 1, à l'aéroport de Montréal.	Albini Lacroix	10 oct. 1928	$10,258 00
Installation d'un système d'aqueduc à l'aéroport de Montréal.	Cummins et Robinson	16 nov. 1928	Prix unitaires.
Installation d'usines génératrices d'hydrogène à l'aérodrome.	*Electro-Metallurgical Company of Canada.*	6 déc. 1928	$10,000 00
Erection de trois grues électro-hydrauliques, etc.	*Universal Engineering Corporation*	10 déc. 1928	$48,995 00
Parachèvement de la tour d'amarrage, à l'aéroport de Montréal.	*Munn & Shea, Limited*	6 fév. 1929	$43,000 00
Saint-Jean-des-Piles—			
Construction d'un quai	J. Alonzo Morin	10 sept. 1928	Prix unitaires.
Saint-Louis, rivière—			
Dragage du lit de la rivière sur une distance approximative d'un mille, pour faire un chenal de drainage.	Les Chantiers Manseau, Limitée	3 sept. 1928	$2.00 la v. cu., mesure-place, classe «A», et $0.29 la v. cu., mesure-place, classe «B».
Saint-Nicolas—			
Reconstruction du quai	Ludger Lemieux, Ltée	17 sept. 1928	Prix unitaires.
Sainte-Pétronille—			
Réparations et améliorations au quai	Ludger Lemieux, Ltée	13 nov. 1928	Prix unitaires.
Saint-Pierre-les-Becquets—			
Drainage d'un chenal conduisant au quai du gouvernement.	*National Dock & Dredging Corporation, Limited.*	9 juil. 1928	$0.45 la v. cu., mesure-chaland, classe «B», et $6.50 la v. cu., mesure-chaland, classe «A».
Saint-Placide—			
Reconstruction du quai, en béton	Hormidas Gravel	23 janv. 1929	Prix unitaires.
Trinité, Baie de la—			
Creusage d'un bassin au quai de la *St. Lawrence Paper Company.*	*The National Dock & Dredging Corporation, Limited.*	8 oct. 1928	$4.50 la v. cu., mesure-place, classe «A», et $0.57 la v. cu., mesure-place, classe «B»
Valleyfield—			
Dragage du chenal d'entrée allant au quai.	Les Chantiers Manseau, Limitée	30 juin 1928	$0.63 la v. cu., mesure-place, classe «B», et $6.00 la v. cu., mesure-place, classe «A».
Varennes—			
Construction de deux brise-glaces en béton.	Joseph Trudeau et J. A. Bourbonnais	22 nov. 1928	Prix unitaires.
Construction d'un mur de protection	Joseph Trudeau et J. A. Bourbonnais	22 nov. 1928	Prix unitaires.
Vaudreuil—			
Dragage d'un chenal à partir du lac des Deux-Montagnes jusqu'à Vaudreuil.	Les Chantiers Manseau, Limitée	10 sept. 1928	$0.28 la v. cu., mesure-chaland, classe «B».
Verchères—			
Construction d'un brise-lames en pilotis	J. Alphonse Lemay	20 nov. 1928	Prix unitaires.
Yamachiche—			
Creuser un chenal à partir du chenal principal des bateaux sur le lac Saint-Pierre jusqu'à l'embouchure de la rivière Yamachiche.	*National Dock & Dredging Corporation, Limited.*	9 juil. 1928	$0.38 la v. cu., mesure-chaland, classe «B», et $4.50 la v. cu., mesure-chaland, classe «A».
Yamaska, Rivière—			
Dragage d'un chenal de l'embouchure de la rivière au barrage.	Aimé Laperrière	16 juin 1928	$0.30 la v. cu., mesure-place, classe «B».

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
EDIFICES PUBLICS—*Suite*			
Ontario			
Beaverton—			
Reconstruction de la jetée	*John Patterson Construction Co., Ltd.*	9 oct. 1928	Prix unitaires.
Blind-River—			
Dragage d'un bassin de virage à l'extrémité extérieure du quai du gouvernement.	*A. B. McLean & Sons*	11 juin 1928	$0.68 la v. cu., mesure-place, classe «B».
Bruce-Mines—			
Dragage près du quai de la *Dominion Trap Company*, et creusage d'un chenal le long de la face du quai.	*The Soo Dredging & Construction Co., Ltd.*	11 août 1928	$2.30 la v. cu., mesure-place, classe «B», $12.40 la v. cu., mesure-place, classe «A», et $5.60 le pd lin. pour le creusage du chenal, le long de la face du quai.
Burlington—			
Reconstruction de la jetée du sud	*The Randolph Macdonald Co., Ltd*	5 juil. 1928	Prix unitaires.
Byng-Inlet—			
Dragage et enlèvement de bancs de sable dans la rivière Magnetawan.	Rob. G. Weddell	15 août 1928	$8.50 la v. cu., mesure-place, classe «A», et $0.75 la v. cu., mesure-place, classe «B».
Cobourg—			
Dragage d'une étendue entre l'extrémité extérieure des jetées d'entrée et le havre.	*National Sand & Material Co., Ltd*	11 juil. 1928	$0.55 la v. cu., mesure-chaland, classe «B».
Reconstruction du brise-lames du sud-ouest	Farley et Grant	29 oct. 1928	Prix unitaires.
Collingwood—			
Dragage du chenal principal allant au nouvel élévateur, et du chenal conduisant au quai de la *Imperial Oil Company*.	Rob. G. Weddell	1 oct. 1928	$3.68 la v. cu., mesure-place, classe «A», et $0.82 la v. cu., mesure-place, classe «B».
Fort-William—			
Dragage du chenal de la rivière Mission	*Canadian Dredging Co., Ltd*	10 oct. 1928	$6.00 la v. cu., mesure-place, classe «A», et $0.24 la v. cu., mesure-place, classe «B».
Goderich—			
Reconstruction de la jetée du sud	James A. Vance	30 juil. 1928	Prix unitaires.
Reconstruction de la jetée du nord	*Jackson Construction Company, Limited.*	13 août 1928	Prix unitaires.
Dragage d'un prolongement à la cale, à l'est de la *Goderich Elevator Co.*	William L. Forrest	31 août 1928	$3.17 la v. cu., mesure-place, classe «A», et $0.55 la v. cu., mesure-place, classe «B».
Construction d'un prolongement à chaque extrémité du quai d'amarrage à travers le côté ouest du havre central.	*Jackson Construction Company, Limited.*	8 nov. 1928	Prix unitaires.
Hamilton—			
Creuser une certaine étendue à chaque côté du quai de la *Steel Company of Canada*.	*The Randolph Macdonald Co., Ltd*	4 sept. 1928	$6.00 la v. cu., mesure-place, classe «A», et $0.46 la v. cu., mesure-place, classe «B».
Dragage de l'abord du chenal en dehors de la ligne du havre dans la baie Burlington, ainsi que de la cale en dehors de la ligne du havre, à Stipes-Inlet.	*The National Dock & Dredging Corporation, Limited*, contrat cédé à la *Hamilton By-Product Coke Ovens, Limited.*	25 sept. 1928	$0.21 la v. cu., mesure-place, classe «B».
Réparations au mur de revêtement	*Russell Construction Company, Limited.*	14 déc. 1928	Prix unitaires.
Kincardine—			
Dragage des étendues nos 1 et 2	William L. Forest	3 juil. 1928	Étendue n° 1: $0.50 la v. cu., mesure-chaland, classe «B», et $5.00 la v. cu., mesure-chaland, classe «A». Etendue n° 2: $2.50 la v. cu., mesure-chaland, classe «B».
Réparations à la jetée du nord	Edward A. Henry et David G. Ross	13 août 1928	Prix unitaires.
Kingston—			
Dragage d'une étendue en face du quai de l'hôpital et de l'université.	Rob. G. Weddell	14 sept. 1928	$5.85 la v. cu., mesure-place, classe «A», et $0.85 la v. cu., mesure-place, classe «B».
Lion's Head—			
Dragage d'un chenal le long de la face de la jetée.	William L. Forrest	27 juin 1928	$0.63 la v. cu., mesure-chaland, classe «B», et $5.50 la v. cu., mesure-chaland, classe «B».
Little-Current—			
Dragage et enlèvement de bancs de sable dans le chenal qui conduit vers l'ouest.	*The Randolph Macdonald Co., Ltd*	7 sept. 1928	$3.45 la v. cu., mesure place, classe «A», et $0.90 la v. cu., mesure-chaland, classe «B».

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite*			
Ontario—Fin			
Owen-Sound—			
Prolongement au mur du port	John E. Woolrick et Royden H. Brigham.	17 juil. 1928	Prix unitaires.
Reconstruction de la superstructure du mur de l'ouest du chenal d'entrée.	*The Jackson Construction Co., Ltd*	13 août 1928	Prix unitaires.
Dragage d'une étendue le long du mur du port, et enlèvement d'un angle de la ligne du rivage.	*The Randolph Macdonald Co., Ltd*	4 sept. 1928	$6.00 la v. cu., mesure-place, classe «A», et $0.58 la v. cu., mesure-place, classe «B».
Port-Arthur—			
Dragage à l'élévateur de Thunder Bay et à l'élévateur *Saskatchewan Pool.*	*Canadian Dredging Company, Limited*	12 sept. 1928	$6.00 la v. cu., mesure-place, classe «A», et $0.19 la v. cu., mesure-place, classe «B».
Prolongement au brise-lames dans le port principal du nord.	Chambers, McQuigge et McCaffrey.	19 sept. 1928	Prix unitaires.
Port-Burwell—			
Réparations aux ouvrages du port	Joe Clifford	18 juil. 1928	Prix unitaires.
Port-Colborne—			
Réparations au brise-lames	*The C. S. Boone Dredging & Construction Co., Ltd.*	30 oct. 1928	Prix unitaires.
Port-Dover—			
Améliorations du port, consistant en une nouvelle jetée de l'est.	*A. C. Stewart & Company, Limited*	20 oct. 1928	Prix unitaires.
Port-Hope—			
Dragage du chenal d'entrée et d'une étendue dans le port de l'est.	Rob. G. Weddell	13 juil. 1928	$0.49 la v. cu., mesure-place, classe «B», et $8.50 la v. cu., mesure place, classe «A».
Port-Maitland—			
Réparations à la pile de tête et aux pièces de parement de la jetée de l'ouest.	Cameron et Phin	10 nov. 1928	Prix unitaires.
Prescott—			
Construction de murs de revêtement en bois et de fondations en pilotis pour l'élévateur terminus du grain.	*The Thunder Harbour Improvement Company, Limited.*	7 fév. 1929	Prix unitaires.
Rondeau—			
Dragage de la cale existante au côté ouest du port intérieur.	*Canadian Dredging Company, Limited*	21 juin 1928	$0.33 la v. cu., mesure-place, classe «B», et $5.00 la v. cu., mesure-place, classe «A».
Sarnia—			
Dragage d'une cale en face du bassin de l'élévateur, à l'est de Bar-Point.	*Canadian Dredging Company, Limited*	22 sept. 1928	$0.22 la v. cu., mesure-place, classe «B».
Sault-Sainte-Marie—			
Dragage aux abords du quai du Gouvernement.	*The Soo Dredging and Construction Company, Limited.*	29 juin 1928	$14.00 l'heure pour louage d'outillage.
Dragage aux abords du nouveau quai Ontario et du quai du chemin de fer *Algoma Central.*	*A. B. McLean & Sons*	14 juil. 1928	$14.00 par jour pour louage d'une drague.
Tobermory—			
Construction d'un quai en encaissement.	Henry & Ross	29 nov. 1928	Prix unitaires.
Toronto—			
Dragage d'un chenal entre les jetées, à l'entrée est du port.	*National Sand & Material Company, Limited.*	20 juil. 1928	$0.50 la v. cu., mesure-chaland, classe «B».
Whitby—			
Reconstruction d'une partie de la superstructure de la jetée d'entrée de l'ouest.	*The Randolph Macdonald Company, Limited.*	4 oct. 1928	Prix unitaires.
Manitoba			
Winnipeg—			
Construction d'un quai	W. J. Holmes	15 déc. 1928	Prix unitaires.
Alberta			
Athabaska—			
Dragage d'un chenal à travers les battures existantes de la rivière Athabaska.	*William Brown & Co*	22 oct. 1928	$3.15 la v. cu., mesure-place, classe «A», et $2.00 la v. cu., mesure-place, classe «B».
Faust (Petit Lac des Esclaves)—			
Construction d'un quai	*Nelson River Construction, Ltd*	20 sept. 1928	Prix unitaires.

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite*			
Colombie-Britannique			
Esquimalt—			
Fourniture d'une chaudière portative à vapeur pour le bassin de radoub.	*Yarrows, Limited*	19 sept. 1928	$7,650 00
Réparations au derrick de 100 tonnes, au bassin de radoub.	*Vancouver Machinery Depot, Limited.*	3 oct. 1928	$33,628 00
Changements et augmentations au bâtiment des pompes, et installation d'un groupe moteur-générateur pour l'éclairage des vaisseaux, au bassin de radoub.	Hodgson, King & Marble	24 oct. 1928	$17,500 00
Construction d'une maison d'habitation au bassin de radoub.	Leslie G. Scott	24 janv. 1929	$16,364 00
Installation d'une pompe additionnelle et d'un moteur dans chacun des deux caissons, au bassin de radoub.	*Babcock-Wilcox and Goldie-McCullock, Limited.*	27 mars 1929	$6,407 00
Fort-St. James—			
Construction d'un quai	Robert C. McCorkell	10 déc. 1928	Prix unitaires.
Gray-Creek (District de Kootenay-Ouest)—			
Remise en place du quai public	Alexander R. McGregor	13 fév. 1929	Prix unitaires.
Hopkins-Landing (district de Vancouver-Nord)—			
Prolongement et réparations au quai	*The Vancouver Pile Driving and Contracting Co., Ltd.*	1er oct. 1928	Prix unitaires.
Nicomen, île—			
Construction d'un mur de protection pour le rivage.	*W. R. Gaynes Co.*	22 fév. 1929	Prix unitaires.
Penticton—			
Construction d'un remblai en terre et d'un barrage de contrôle avec superstructure en bois à travers la rivière Okanagan.	Léon H. Rawlings et Henry P. Leake	27 oct. 1928	Prix unitaires.
Port-Alberni—			
Construction du quai *Assembly*	*Victoria Pile Driving Co., Ltd.*	31 mai 1928	Prix unitaires.
Construction d'une grue de quatre tonnes, mue à l'électricité pour le quai *Assembly.*	*H. R. L. Motor Company*	8 août 1928	$21,290.00, et $1.45 le pd lin. pour le fil de trolley à extension.
Port-Simpson—			
Renouvellement de la tête du quai	*John Currie & Son*	10 nov. 1928	Prix unitaires.
Revelstoke—			
Réparations au barrage de déviation	McCharles & McDougall	20 déc. 1928	Prix unitaires.
Savary-Island (district de Comox-Alberni)—			
Prolongement et réparations au quai	*Victoria Pile Driving Co., Ltd.*	26 sept. 1928	Prix unitaires.
Steveston (rivière Fraser)—			
Construction de la section 5 de la jetée du nord.	*The Coast Quarries, Limited*	1er oct. 1928	Prix unitaires.
Réparations à la 4e section de la jetée du nord.	*The Vancouver Pile Driving & Contracting Co., Ltd.*	19 nov. 1928	Prix unitaires.
Sturdies-Bay (district de Nanaimo)—			
Reconstruction du quai, avec prolongement	*The Vancouver Pile Driving & Contracting Co., Ltd.*	17 oct. 1928	Prix unitaires.
Vancouver (False-Creek)—			
Dragage d'une étendue en face de la propriété de la *Rat Portage Lumber Co.*	*Pacific Construction Company, Limited*	3 oct. 1928	$0.33 la v. cu., mesure-place, classe «B».
Vancouver (First-Narrows)—			
Dragage de l'entrée du port de Vancouver, à First-Narrows.	*North Western Dredging Co., Ltd.*	20 nov. 1928	18·7 cts la v. cu., mesure-place, classe «B».
Vancouver (Burnaby-Shoal)—			
Enlèvement d'une batture à Burnaby-Shoal	*North Western Dredging Co., Ltd.*	20 nov. 1928	$8.00 la v. cu., mesure-place, classe «A», et 26·8 cts la v. cu., mesure-place, classe «B».
Victoria, port—			
Creuser l'étendue des bassins entre les jetées 1 et 2, près de la propriété de la *Rithets Consolidated Ltd.*, ainsi que le bassin au quai de la *Canadian Pug et Sound Lumber Company.*	*North Western Dredging Co., Ltd.*	29 sept. 1928	$0.62½ la v. cu., mesure-place, classe «B».
Westview—			
Construction d'un quai en chevalets de pilotis, avec pavé en bois.	Rodger & Bell	3 déc. 1928	Prix unitaires.
Woodwards-Channel (rivière Fraser)—			
Réparations au mur de direction	*Vancouver Pile Driving & Contracting Co., Ltd.*	14 sept. 1928	Prix unitaires.
DRAGUES, VAISSEAUX ET OUTILLAGES			
Drague *P.W.D. No. 5*—			
Construction, et livraison à Port-Hawkesbury, N.-E., de dix pontons en acier de, 80 pieds, et de six pontons en acier, de 40 pieds, pour la drague.	*Robb Engineering Works, Limited*	18 avril 1928	$29,460 00

ETAT N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Fin*

Endroit et description des travaux	Noms des entrepreneurs	Date du contrat	Montant
PORTS ET RIVIÈRES—*Fin*			
DRAGUES, VAISSEAUX ET OUTILLAGE—*Fin*			
Drague *P.W.D. No. 303 (Fruhling)*— Mise en bassin, nettoyage, peinture et réparations.	*Burrard Dry Dock Co., Ltd.*	14 mai 1928	$10,750 00
Drague *P.W.D. Pownal No. 2*— Construction d'une coque en bois, remisage, etc.	*St. John Dry Dock & Shipbuilding Co., Ltd.*	4 sept. 1928	$25,000 00
Drague *P.W.D. No. 305 (King Edward)*— Mise en bassin, nettoyage, peinture et réparations.	*B.C. Marine Engineers & Shipbuilders, Ltd.*	14 sept. 1928	$5,450 00
Vaisseaux du gouvernement— Enlèvement et disposition des épaves de deux barges à vapeur et d'un chaland ponté.	*Reid Towing & Wrecking Co., Ltd.*	15 oct. 1928	$15,000 00
Chalands du gouvernement— Construction de trois chalands à bascule en acier.	*St. John Dry Dock & Shipbuilding Co., Ltd.*	22 janv. 1929	$110,000 00
Câblier *Tyrian*— Réparations au câblier du gouvernement canadien, le *Tyrian*.	*Halifax Shipyards, Limited*	22 mai 1928	$9,450 00

ÉTAT N° 2.—Propriétés achetées et vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929.

Endroit et description de la propriété	Vendeur	Acquéreur	Date du transport	Fins	Prix
Nouvelle-Ecosse					
Ketch-Harbour—					
Certains terrains	John C. Martin et son épouse.	Sa Majesté	31 janv. 1929	Chemin	$50 00
Lower-Wood-Harbour—					
Certains terrains	E. Chesley Jeffrey et son épouse.	Sa Majesté	23 oct. 1928	Emplacement du quai et chemin.	$2,300 00
Mill-Creek—					
Certain lopin de terre pour passage de 20 pieds de largeur.	Wallace S. De Witt et son épouse.	Sa Majesté	24 août 1928	Du gouvernement	$1 00
Peas-Brook—					
Certain lopin de terre	Lewis Ehler	Sa Majesté	1er sept. 1928	Pour un quai	$50 00
Certain lopin de terre	Lewis Ehler et son épouse.	Sa Majesté	1er sept. 1928	Pour un quai	$1 00
Pictou—					
Transport, par arrêté en Conseil, du contrôle et de la gestion de certains quais de chemin de fer, y compris les quais et le privilège d'accès.	Ministère des Chemins de fer et Canaux.	Ministère des Travaux publics.	12 juil. 1928	Du gouvernement	Transport.
Sheet-Harbour-Passage—					
Certains terrains	George Wamboldt et son épouse, et Howard Wamboldt et son épouse.	Sa Majesté	26 oct. 1928	Chemin allant au quai.	$150 00
Soldiers' Cove—					
Terrain contenant 0·82 acre	Ronald Sutherland et son épouse.	Sa Majesté	25 sept. 1928	Emplacement pour un quai.	$75 00
Terrain contenant 0·82 acre	Peter Sutherland et son épouse.	Sa Majesté	25 sept. 1928	Emplacement pour un quai.	$75 00
Surette-Island—					
Certains terrains	Avis d'expropriation (Leona Muise).	Sa Majesté	11 janv. 1929	Pour un brise-lames.	$10 00
Certains terrains	Avis d'expropriation (Francis Pothier et William Pothier.)	Sa Majesté	11 janv. 1929	Pour un brise-lames.	$15 00
Certains terrains	Avis d'expropriation (Augustus Surette, Thérésa Surette et J. Benj. Surette).	Sa Majesté	11 janv. 1929	Pour un brise-lames.	$10 00
Trout-Cove—					
Certains terrains	Trittle D. Graham et son épouse.	Sa Majesté	10 janv. 1929	Chemin allant au brise-lames.	$1 00
Ile-du-Prince-Edouard					
Souris—					
Transport, par arrêté en Conseil, du contrôle et de la gestion de terrains de chemin de fer et de la propriété d'un quai.	Ministère des Chemins de fer et Canaux.	Ministère des Travaux publics.	28 nov. 1928	Pour un quai public.	Conditionnel.
West-River—					
Transport, par arrêté en Conseil de certains terrains connus sous le nom de: propriété du quai de West-River, près du pont de West-River, à Dunedin.	Gouvernement provincial de l'Ile-du-Prince-Edouard.	Gouvernement du Dominion du Canada.	18 déc. 1928	Emplacement pour un nouveau quai.	Transport gratuit.
Nouveau-Brunswick					
Blue-Cove (paroisse de New-Bandon)—					
Parties des lots F et G, contenant 1·15 acre.	Edward E. Dioron et son épouse.	Sa Majesté	13 avril 1928	Débarcadère public.	$100 00
Chatham—					
Terrain sur le côté nord du chemin public, à partir de Chatham jusqu'à Loggieville, contenant 825 pieds carrés.	Avis d'expropriation (David G. Fenton).	Sa Majesté	4 oct. 1928	Chemin de Chatham à la Station de Quarantaine).	
Ford's Mills—					
Certains terrains	William G. Cail et son épouse.	Sa Majesté	11 sept. 1928	Emplacement pour un quai.	$75 00
Kent-Boom (paroisse de St. Mary's)—					
Lopin de terre	Odilon Maillet et son épouse.	Sa Majesté	28 janv. 1929	Chemin allant au quai.	$120 00
Lorneville—					
Certain lopin de terre	J. Milton Reid et son épouse.	Sa Majesté	17 août 1928	Chemin allant au quai.	$50 00

ÉTAT N° 2.—Propriétés achetées et vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Vendeur	Acquéreur	Date du transport	Fins	Prix
Nouveau-Brunswick—Fin					
Port-Elgin—					
Terrain tel que décrit dans l'Acte de vente.	*S. C. Hayward & Sons, Ltd.*	Sa Majesté.....	26 juin 1928	Du gouvernement...	$800 00
Sainte-Croix—					
Certaine propriété.....	Avis d'expropriation	Sa Majesté.....	18 juin 1928	Chemin allant au pont International.	
Saint-Simon—					
Partie du lot n° 31, contenant 0·55 acre.	Charles Comeau et son épouse.	Sa Majesté.....	7 mars 1929	Chemin allant au quai.	$200 00
Québec					
Ile-aux-Coudres—					
Parties des lots nos 428 et 434..	Avis d'expropriation	Sa Majesté.....	8 mai 1928	Emplacement pour un quai.	$250 00
Ile-aux-Grues—					
Deux lopins de terre, l'un contenant 7,525 pieds carrés, et l'autre, 35,000 pieds carrés.	Arthur Vézina.....	Sa Majesté.....	25 juin 1928	Pour un quai.....	$850 00
Lopin de terre composé d'une partie d'un lot de grève en face du lot n° 105.	Joseph Lachaîne....	Sa Majesté.....	23 juil. 1928	Pour un quai.....	$250 00
Lachine—					
Transport, par arrêté en Conseil, du contrôle et de la gestion de certaine propriété, à l'ouest de l'entrée du canal Lachine.	Ministère des Chemins de fer et Canaux.	Ministère des Travaux publics.	3 nov. 1928	Pour un quai.....	Conditionnel.
Lévis—					
Transport, par arrêté en Conseil, du contrôle et de la gestion d'une partie de la propriété Carrier-Lainé, au lieu de la partie transportée par l'arrêté en Conseil P.C. 1631, en date du 14 juillet 1915.	Ministère des Travaux publics.	Ministère des Chemins de fer et Canaux.	16 août 1928	Du gouvernement...	Transport.
Montréal—					
Certains terrains avec bâtiments attenants, connus sous le nom de propriété du vieil Hôtel de Ville de Maisonneuve.	Corporation de la Ville de Montréal	Sa Majesté.....	15 janv. 1929	Emplacement pour un édifice public.	$100,000.00 et certain terrain de la Couronne à l'angle de la rue Ontario et de l'avenue Onondaga.
Petite-Rivière-Saint-François—					
Lot 276 contenant 25,800 pieds carrés.	La Fabrique de la Petite-Rivière-Saint-François.	Sa Majesté.....	21 mai 1928	Pour un quai.....	$150 00
Partie du lot n° 277.....	Amable Bouchard..	Sa Majesté.....	21 mai 1928	Emplacement pour un quai	$100 00
Partie du lot n° 275.....	Auguste Bouchard..	Sa Majesté.....	21 mai 1928	Emplacement pour un quai.	$30 00
Pointe-au-Père—					
Partie du lot cadastral n° 19 de la paroisse de Rimouski, contenant 33,845 pieds.	Avis d'expropriation (F. Rouleau).	Sa Majesté.....	14 déc. 1928	Emplacement pour une cale de halage.	
Sainte-Angèle-de-Laval—					
Terrain, quai et bien-fonds, tel que décrit dans l'acte de transport.	Chemin de fer Canadien-National.	Sa Majesté.....	7 mai 1928	Du gouvernement...	Transport gratuit.
Sainte-Flavie—					
Partie du lot cadastral n° 106, premier rang.	Honorius Lavoie....	Sa Majesté.....	13 déc. 1928	Emplacement pour un quai.	Transport gratuit.
Saint-Ours—					
Lot n° 88 et partie du lot n° 87..	J. Antonio Péloquin	Sa Majesté.....	15 déc. 1928	Emplacement pour un prolongement au quai.	$1,500 00
Ontario					
Fort-William—					
Rétrocession d'une lisière de terrain de la Couronne, de 30 pieds.	Ministère des Travaux publics.	Ministère des Chemins de fer et Canaux.	19 avril 1928	Fins de chemin de fer.	Conditionnel.
Ottawa—					
Lot n° 29 et partie du lot n° 28 sur le côté nord de la rue Sparks; et lot n° 27 et partie du lot n° 30 sur le côté sud de la rue Wellington.	*The Ottawa Electric Company.*	Sa Majesté.....	10 oct. 1928	Du gouvernement...	$205,000 00

ETAT N° 2.—Propriétés achetées et vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Vendeur	Acquéreur	Date du transport	Fins	Prix
Ontario—Suite					
Partie sud-ouest du lot n° 30, et partie sud du lot «D», situé sur le côté nord de la rue Sparks.	William James Irvine.	Sa Majesté.....	12 mars 1929	Du gouvernement...	$75,000 00
Niagara-Falls—					
Partie du lot n° 3 dans le bloc «A».	Lillie M. Healey....	Sa Majesté.....	4 juin 1928	Du gouvernement...	$5,000 00
Port-Arthur—					
Partie du lot de grève en face de la moitié nord de la subdivision nord-est de la section 52 dans le canton de McIntyre.	Certificat de possession.	Sa Majesté.....	14 avril 1928	Du gouvernement...	$1.00 et considération.
Partie du lot de grève en face du quartier sud-est de la section 51.	Certificat de possession (*Saskatchewan Pool Elevators, Limited*).	Sa Majesté.....	8 nov. 1928	Du gouvernement...	$1 00
Penetanguishene—					
Partie du lot de grève «A», contenant 0·145 acre.	Chemin de fer Canadien-National.	Sa Majesté.....	11 mai 1928	Pour un quai.....	$1 00
Prescott—					
Terrains et propriété en face d'une partie de la municipalité de Johnstown et lots 31, 32, 33 et 34, concession 1, dans le canton de Edwardsburg, comté de Grenville, Ont.	Avis d'expropriation	Sa Majesté.....	16 nov. 1928	Emplacement pour le Terminus des Lacs.	
Sarnia—					
Transport de certains terrains par arrêté en Conseil.	Chemin de fer Canadien-National.	Sa Majesté.....	4 janv. 1929	Bassin d'emmagasinage pour l'hiver.	Transport gratuit.
Steelton—					
Donation des lots nos 170 et 171, bloc 5, ainsi que le bâtiment qui s'y trouve.	Sa Majesté.....	Cesare Acciavatti.	31 janv. 1929	Vente d'une propriété de la Couronne non requise pour fins publiques.	$6,115 00
Timmins—					
Lots nos 641 et 642 et les 10 pieds de l'est du lot n° 640.	Certificat de possession (Corporation de la ville de Timmins, Ontario).	Sa Majesté.....	19 janv. 1929	Emplacement pour un édifice public.	$8,000 00
Toronto—					
Parties des lots nos 81 et 83, et tout le lot n° 82, sur le côté sud de Douglas Drive, propriété de *St. Andrews College*.	Sa Majesté.....	Samuel Robertson	26 avril 1928	Entreprise privée....	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co., Ltd.*
Parties des lots nos 90 et 91 sur le côté sud de Douglas drive, propriété de *St. Andrews College*.	Sa Majesté.....	Samuel Robertson	11 juin 1928	Entreprise privée....	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co., Co., Ltd.*
Partie du lot n° 81 sur le côté sud de Douglas Drive, propriété de *St. Andrews College*.	Sa Majesté.....	Samuel Robertson	14 juin 1928	Entreprise privée...	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co., Ltd.*
Parties des lots nos 96 et 97 sur le côté sud de Douglas Drive, propriété de *St. Andrews College*.	Sa Majesté.....	Samuel Robertson	23 juin 1928	Entreprise privée....	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co., Ltd.*
Parties des lots nos 92 et 93 sur le côté sud de Douglas Drive, propriété de *St. Andrews College*.	Sa Majesté.....	*Gordon Brothers*...	3 juil. 1928	Entreprise privée...	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co., Ltd.*
Parties des lots nos 95 et 96 sur le côté sud de Douglas Drive, propriété de *St. Andrews College*.	Sa Majesté.....	*Gordon Brothers*...	9 juil. 1928	Entreprise privée...	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co., Ltd.*
Parties des lots nos 93 et 94 sur le côté sud de Douglas Drive, propriété de *St. Andrews College*.	Sa Majesté.....	Austin Campbell..	21 juil. 1928	Entreprise privée...	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co., Ltd.*

ETAT N° 2.—Propriétés achetées et vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Vendeur	Acquéreur	Date du transport	Fins	Prix
Ontario—Fin					
Toronto—*Fin*					
Parties des lots n°s 79 et 80 sur le côté nord de Douglas Drive, propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	Mynetta Wood....	24 juil. 1928	Entreprise privée...	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co., Ltd.*
40 pieds sur le côté ouest du lot n° 42, sur le côté sud de Whitehall Road, propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	*Gordon Brothers*...	10 août 1928	Entreprise privée...	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co., Ltd.*
40 pieds sur le côté est du lot n° 43, sur le côté sud de Whitehall Road, propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	*Gordon Brothers*...	10 août 1928	Entreprise privée...	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co., Ltd.*
32 pieds sur le côté est du lot n° 30, et 34 pieds sur le côté ouest du lot n° 31, sur le côté nord de Whitehall Road, propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	*Alfred Spicer*.....	20 août 1928	Entreprise privée...	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co., Ltd*
40 pieds sur le côté sud du lot n° 79, sur le côté ouest de l'avenue Leone, propriété du poste des blessés de guerre.	Sa Majesté.....	*Suydam Realty Co., Ltd.*	17 sept. 1928	Entreprise privée...	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co., Ltd.*
Parties des lots n°s 97, 98 et 99, sur le côté nord de Douglas Drive, propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	Samuel Robertson	3 oct. 1928	Entreprise privée...	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co., Ltd.*
Parties des lots n°s 99 et 100, sur le côté sud de Douglas Drive, propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	Samuel Robertson	29 oct. 1928	Entreprise privée...	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co., Ltd.*
Parties des lots 60 et 61, sur le côté nord de Douglas Drive, propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	Norman J. Spence.	6 déc. 1928	Entreprise privée...	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co., Ltd.*
Parties des lots n°s 57 et 58, sur le côté nord de Douglas Drive, propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	John Fowler.....	11 déc. 1928	Entreprise privée...	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co., Ltd.*
Parties des lots n°s 94 et 95, sur le côté sud de Douglas Drive, propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	*Gordon Brothers*...	14 déc. 1928	Entreprise privée...	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co., Ltd.*
Parties des lots n°s 61 et 62, sur le côté nord de Douglas Drive, propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	Norman J. Spence.	21 déc. 1928	Entreprise privée...	Concession en vertu du marché avec la *Suydam Realty Co., Ltd.*
Parties des lots n°s 59 et 60, sur le côté nord de Douglas Drive, propriété de *St. Andrews College.*	Sa Majesté.....	Norman J. Spence.	12 fév. 1928	Entreprise privée...	Concessions e vertu du marché avec la *Suydam Realty Co., Ltd.*
Vermillion-Bay (district de Kenora)—					
Lot de grève L.K. 232 situé dans la baie Vermilion, lac Eagle.	Certificat de possession (Gouvernement provincial d'Ontario).	Sa Majesté.....	22 sept. 1928	Pour un quai.....	$100 00
Whitby—					
Terrains compris dans la partie de la rue Brock entre les lots n°s 26 et 27.	La Corporation de la ville de Whitby.	Sa Majesté.....	28 déc. 1928	Du gouvernement...	$1 00
Wiarton—					
Partie du lot n° 13 sur le côté est de la rue Berford.	Arthur H. Hough et son épouse.	Sa Majesté.....	2 avril 1928	Du gouvernement...	$300 00

ETAT N° 2.—Propriétés achetées et vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Vendeur	Acquéreur	Date du transport	Fins	Prix
Manitoba					
Emerson—					
Partie des lots nos 4 et 5 dans le bloc W.	Certificat de possession.	Sa Majesté.....	28 août 1928	Emplacement pour un édifice public.	
Lac-du-Bonnet—					
Quai ou jetée situé au bas de la 3e rue.	La municipalité rurale de Lac-du-Bonnet.	Sa Majesté.....	16 fév. 1929	Pour un quai.....	Transport gratuit.
Roseau, rivière—					
Quartier nord-est de la section 6 dans le premier canton et le huitième rang, à l'est du méridien principal.	Wasyl Osadchuk....	Sa Majesté.....	24 août 1928	Du gouvernement...	$1,500 00
Winnipeg (St. James)—					
Propriété de l'hôtel *Deer Lodge* et bâtiments sur l'avenue Portage.	Certificat de possession (Succession de feu R. J. Mackenzie).	Sa Majesté.....	8 août 1928	Hôpital militaire du Rétablissement des soldats.	$52,500 00
Lots nos 18 et 19 et partie du lot 10 dans la paroisse Saint-Jean	Avis d'expropriation	Sa Majesté.....	11 mars 1929	Emplacement pour un quai.	
Saskatchewan					
Melville—					
Lot n° 5 dans le bloc n° 16.....	Certificat de possession (Harold G. Wolley).	Sa Majesté.....	20 fév. 1929	Emplacement pour un édifice public.	$2,000 00
Lot n° 6 dans le bloc n° 16.....	Certificat de possession (Annie E. Crow).	Sa Majesté.....	20 fév. 1929	Emplacement pour un édifice public.	$3,000 00
Prince-Albert—					
Lots 60 et 64 dans le bloc 5 de la subdivision de la partie du lot de grève n° 78.	Certificat de possession.	Sa Majesté.....	5 sept. 1928	Emplacement pour un édifice public.	$1,635 00
Rosthern—					
Lots nos 18 et 19 dans le bloc 2..	Certificat de possession.	Sa Majesté.....	19 juil. 1928	Emplacement pour un édifice public.	
Saskatoon—					
Lots nos 15, 16, 17, 18, 19 et 20, dans le bloc 148.	Certificat de possession.	Sa Majesté.....	2 mai 1928	Du gouvernement...	
Tisdale—					
La partie du quartier sud-ouest de la section 1, canton 45, rang 15, à l'ouest du deuxième méridien, faisant partie des terrains de la gare du chemin de fer C.-N.	Certificat de possession.	Sa Majesté.....	21 août 1928	Du gouvernement...	
Alberta					
Wainwright—					
Lots nos 1 à 6 inclusivement, dans le bloc 16.	Certificat de possession.	Sa Majesté.....	11 déc. 1928	Emplacement pour un édifice public.	Echange de terrains.
Donation d'un terrain de la Couronne, étant les lots nos 1 et 2 dans le bloc 15.	Sa Majesté.....	Ville de Wainwright.	28 fév. 1929	Echange de terrain pour un emplacement pour un édice public.	Echange de terrains.
Colombie-Britannique					
Lignes téléphoniques de la C.-B.—					
Abandon de 17½ milles de ligne et 2 milles de câble sous-marin avec tout l'équipement, etc., de la ligne, à partir de Vancouver nord jusqu'à l'île Bowen, via: Whitecliff, C.-B.	Sa Majesté.....	*British Columbia Telephone Company.*	4 déc. 1928	Exploitation de la ligne pour le service de téléphone public.	Conditionnel.
Douglas—					
Terrains faisant partie du chemin venant de la réserve des Sauvages «Semiahmoa».	Ministère des Affaires des Sauvages.	Ministère des Travaux publics.	6 juin 1928	Du gouvernement...	Conditionnel.
Fort St. James—					
Transport, par arrêté en Conseil, du lot n° 6670, district de la côte, contenant 1·42 acre.	Gouvernement provincial de la Colombie-Britannique.	Gouvernement du Dominion du Canada.	4 mars 1929	Emplacement pour un quai.	Transport gratuit.
Gray-Creek—					
Transport, par arrêté en Conseil, du lot n° 14254, district de Kootenay, contenant 1·08 acre.	Gouvernement provincial de la Colombie-Britannique.	Gouvernement du Dominion du Canada.	22 janv. 1929	Emplacement pour un quai.	Transport gratuit.

ETAT N° 2.—Propriétés achetées et vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929.—*Fin*

Endroit et description de la propriété	Vendeur	Acquéreur	Date du transport	Fins	Prix
Colombie-Britannique—Fin					
Ginols—					
Transport, par arrêté en Conseil, du lot n° 14255, district de Kootenay, contenant 0·96 acre.	Gouvernement provincial de la Colombie-Britannique.	Gouvernement du Dominion du Canada.	22 janv. 1929	Emplacement pour un quai.	Transport gratuit.
Kimberley—					
Terrain de la Couronne provinciale, situé à l'angle de l'avenue Deer Park et de la rue Spokane, en échange de terrains de la Couronne fédérale, connus sous les lots 5, 6, 7, dans le bloc 7.	Gouvernement provincial de la Colombie-Britannique.	Gouvernement du Dominion du Canada.	13 août 1928	Emplacement pour un édifice public.	Echange de terrains.
New-Westminster—					
Lopin n° 2 du lot n° 4070, groupe n° 1.	*Powell River Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	16 mai 1928	Du gouvernement...	$1 00
Peachland—					
Transport, par arrêté en Conseil, du lot n° 3990 de la division Osoyoos du district de Yale, contenant 0·24 acres.	Gouvernement provincial de la Colombie-Britannique.	Gouvernement du Dominion du Canada.	8 oct. 1928	Emplacement pour un quai.	Transport gratuit.
Powell-River—					
Transport, par arrêté en Conseil, du lot n° 4615, groupe 1, district de New-Westminster, contenant 2·7 acres.	Gouvernement provincial de la Colombie-Britannique.	Gouvernement du Dominion du Canada.	20 nov. 1928	Emplacement pour un quai.	Transport gratuit.
Lopin n° 2 du lot de district 4070, groupe n° 1, district de New-Westminster.	Certificat de possession (*Powell River Co., Ltd.*).	Sa Majesté.....	19 mars 1929	Brise-lames.....	Transport gratuit.
Westview—					
Transport, par arrêté en Conseil, du lot n° 4616, groupe 1, district de New-Westminster, contenant 1·23 acre.	Gouvernement provincial de la Colombie-Britannique.	Gouvernement du Dominion du Canada.	20 déc. 1928	Emplacement pour un quai.	Trznsport gratuit.

LES ITEM SUIVANTS ONT ÉTÉ REÇUS TROP TARD POUR ÊTRE INSÉRÉS DANS LE RAPPORT DE L'EXERCICE 1927-28

Ile-du-Prince-Edouard					
Canton-Keppoch—					
Certains terrains.....	Charles P. Stewart.	Sa Majesté.....	8 sept. 1929	Chemin allant à l'hôpital de la Quarantaine.	$75 00
Québec					
Sorel—					
Parties des lots n°° 406 et 407 et tout le lot n° 408A	Zotique Courchesne.	Sa Majesté.....	30 déc. 1927	Du gouvernement...	$5,950 00
Partie du lot n° 408.....	Alcide Salvail.....	Sa Majesté.....	30 déc. 1927	Du gouvernement...	$3,402 00
Partie du lot n° 445.....	*The Sorel Light & Power Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	30 déc. 1927	Du gouvernement...	$3,016 20
Ontario					
Fort-William—					
Lopin de terre à l'embouchur de la rivière Mission.	*The Grand Trunk Pacific Railway Company.*	Sa Majesté.....	21 juin 1927	Du gouvernement...	$1 00
Kingsville—					
Partie du lot n° 2.....	Bon Jasperson et son épouse.	Sa Majesté.....	10 oct. 1927	Du gouvernement...	$1 00
Abandon de terrains de la Couronne en échange d'autres terrains.	Sa Majesté.....	Bon Jasperson et son épouse.	28 oct. 1927	Echange de terrains.	
Port-Arthur—					
Partie d'un lot de grève en face de la moitié nord de la subdivision nord-est de la section n° 52.	*Thunder Bay Terminal Elevator Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	3 fév. 1928	Du gouvernement...	$1 00
Divers					
Washington, D.-C.—					
Propriété à 1746, avenue Massachusetts, connue sous le nom de Quartiers de la Légation canadienne.	Mabelle Swift Wichfeld.	Sa Majesté.....	28 mai 1927	Edifice de la légation.	$475,000 00

Etat n° 3.—Propriétés louées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Nouvelle-Ecosse					
Grand-Etang—					
Permission de se servir de la culée d'un vieux pont du Gouvernement.	Sa Majesté.....	*Fishermen's Federation*, station n° 21, Grand-Etang, N.-E.	22 mars 1929. Vingt et un ans du 22 mars 1929.	Entreprise privée.	$1.00 par année.
Halifax—					
Partie du quatrième étage d'un édifice à 84, rue Hollis.	*The Eastern Telegraph & Telephone Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	11 juil. 1928. Cinq ans du 1er juin 1928.	Ministère du Revenu national.	$7,000.00 par année.
Trois salles au premier étage d'un édifice à 69–74, Bedford Row.	*Provincial Realty Company.*	Sa Majesté.....	5 fév. 1929. Cinq ans du 15 nov. 1928.	Ministère de l'Agriculture.	$780.00 par année.
Deux salles au troisième étage de l'édifice Queen, 175–177, rue Hollis.	*Queen Building, Limited.*	Sa Majesté.....	14 mars 1929. Cinq ans du 1er avril 1928.	Les Archives du Dominion.	$1,080.00 par année.
New-Glasgow—					
Salle n° 1 dans le sous-sol de l'édifice Maritime.	Robert C. Grant....	Sa Majesté.....	14 juin 1928. Un an du 1er janv. 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$120.00 par année.
Salle n° 1 dans le sous-sol de l'édifice Maritime, Renouvellement du bail n° 14427-A.	Robert C. Grant....	Sa Majesté.....	10 janv.11929. Un an du 1er janv. 1929.	Ministère de la Défense nationale.	$120.00 par année.
North-Sydney—					
Espace dans l'édifice *C.N.R. Terminal*, Renouvellement du bail 15864-A.	La Cie du ch. de fer Canadien-National.	Sa Majesté.....	11 oct. 1928. Trois ans du 19 oct. 1928.	Ministère de l'Immigration et de la Colonisation.	$2,280.00
Pictou-Landing—					
Certain lopin de terre.....	*Acadia Coal Co., Limited.*	Sa Majesté.....	1er août 1928. Du 1er août 1928, et durant bon plaisir.	Droit de passage au brise-lames du Gouvernement.	$1.00 par année.
Yarmouth—					
Une pièce dans l'édifice du club Kiwanis.	Le club Kiwanis, ville de Yarmouth.	Sa Majesté.....	1er mai 1928. Cinq ans du 1er mai 1928.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$300.00 par année.
Ile-du-Prince-Edouard					
Charlottetown—					
Deux pièces au premier étage de l'édifice Cameron. Renouvellement du bail n° 14393.	Succession de fe Horace Haszard.	uSa Majesté.....	.23 juillet 1928. Un an du 23 oct. 1928.	Ministère des Travaux publics.	$180.00 par année.
Pièces nos 1 et 2 au deuxième étage de l'édifice Riley, sis sur les lots 4 et 5.	Daniel J. Riley, exécuteur de la succession de feu T. B. Riley.	Sa Majesté.....	4 janv. 1929. Un an du 1er fév. 1929.	Ministère du Revenu national.	$325.00 par année.
Pièces nos 15 et 16 au troisième étage de l'édifice Riley. Renouvellement du bail n° 15577.	Daniel J. Riley, exécuteur de la succession de feu T. B. Riley.	Sa Majesté.....	19 mars 1929. Un an du 20 mai 1929.	Commission de l'établissement des soldats.	$300.00 par année.
Nouveau-Brunswick					
Cambpellton—					
Deuxième étage de l'édifice McKenzie. Renouvellement du bail n° 14296-B.	Henry R. Smith....	Sa Majesté.....	26 mars 1929. Un an du 6 avril 1929.	Ministère du Revenu national.	$300.00 par année.
Centreville—					
Edifice à deux étages.....	Winnifred W. Clark.	Sa Majesté.....	4 juin 1928. Un an du 1er avril 1930.	Ministère des Postes.	$300.00 par année.
Edifice en bois à deux étages, situé entre les chemins Great et Knoxford. Renouvellement du bail n° 15784.	Winnifred W. Clark.	Sa Majesté.....	22 fév. 1929 Un an du 1er avril 1929.	Ministère des Postes.	$300.00 par année.
La Tête—					
Permission d'occuper une partie d'un lot de la Couronne, ainsi que la fondation en pilotis et le hangar qui s'y trouvent, contigus au côté nord du quai du Gouvernement.	Sa Majesté.....	Merrill C. Matthews.	1er déc. 1928. Durant bon plaisir'	Entreprise privée.	$5.00 par année.
Moncton—					
Partie du rez-de-chaussée d'un édifice sis à 565 rue Principale.	Flewelling Wilbur...	Sa Majesté.....	16 avril 1928. Du 15 juin 1928 au 1er mars 1929.	Ministère des Postes.	$1,200.00 par année.
Partie du rez-de-chaussée du du sous-sol de l'édifice Wilbur, 561–567, rue Principale.	Flewelling Wilbur...	Sa Majesté.....	14 mai 1928. Un an du 1er mars 1928.	Ministère des Postes.	$3,000.00 par année.
Sous-sol d'un édifice sis à 558 rue Principale.	J. W. Tilly Ryan....	Sa Majesté.....	5 juillet 1928. Du 1er juillet 1928 au 1er août 1929.	Ministère de la Défense nationale.	$180.00

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Nouveau-Brunswick—Fin					
Moncton—*Fin*					
Premier et deuxième étages d'un édifice sis à l'angle des rues Clarke et Henry.	Gladys S. Anderson.	Sa Majesté.....	21 août 1928 Cinq ans du 1er mai 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$1,800.00
Pièces n°s 5 et 6 au troisième étage d'un édifice sis à 773 rue Principale. Renouvellement du bail n° 15732.	Philias A. Belliveau	Sa Majesté.....	13 nov. 1928. Un an du 1er déc. 1928.	Ministère du Revenu national.	$240.00 par année.
Deux pièces au deuxième étage d'un édifice à 561, rue Principale.	Flewelling Wilbur...	Sa Majesté.....	10 janv. 1929. Trois ans du 15 déc. 1928.	Ministère des Postes.	$700.00 par année.
Partie du rez-de-chaussée et sous-sol d'un édifice sis à 561-567, rue Principale.	Flewelling Wilbur...	Sa Majesté.....	11 fév. 1929. Du 1er mars 1929 au 31 déc. 1931.	Ministère des Postes.	$3,000.00 par année.
Partie du rez-de-chaussée d'un édifice sis à 561, rue Principale.	Flewelling Wilbur...	Sa Majesté.....	11 fév. 1929. Du 1er mars 1929 au 31 déc. 1931.	Ministère des Postes.	$1,200.00 par année.
Perth—					
Trois pièces au deuxième étage d'un moulin sur le côté ouest du chemin principal.	Myrtle L. McPhail..	Sa Majesté.....	14 juillet 1928. Trois ans du 1er août 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$120.00 par année.
Sackville—					
Une pièce dans un édifice connu sous le nom de «Curling Rink». Renouvellement du bail n° 15280.	*The Sackville Rink Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	5 juin 1928. Un an du 1er juillet 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$120.00 par année.
Shippigan—					
Edifice de trois pièces situé à l'angle est du chemin qui conduit du chemin public de Shippigan au quai. Renouvellement du bail n° 15748.	L'abbé Alfred J. Trudel.	Sa Majesté.....	11 oct. 1928. Un an du 1er fév. 1929.	Ministère des Postes.	$150.00 par année.
Saint-Jean—					
Etage supérieur du vieil édifice du bureau de poste.	Sa Majesté.....	Commissaires du port de Saint-Jean.	22 juin 1928. Deux ans du 1er mai 1928, renouvelable.	Bureaux pour les Commissaires du port.	$3,500.00 par année.
Edifice à deux étages sur la rue Sheriff. Renouvellement du bail n° 15448.	R. Parker Hamm...	Sa Majesté.....	16 oct. 1928. Un an du 16 mars 1928.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$180.00 par année.
Welch-Pool (île Campobello)—					
Une pièce au premier étage d'un édifice. Renouvellement du bail n° 14336.	Sarah A. Batson....	Sa Majesté.....	15 nov. 1928. Un an du 31 déc. 1928.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$102.00 par année.
Québec					
Arvida—					
Partie du rez-de-chaussée d'un édifice sis à 215, rue Davis.	*Aluminium Company of Canada, Limited.*	Sa Majesté.....	15 oct. 1928. Trois ans du 1er avril 1928.	Ministère des Postes.	$1,440.00.
Beauharnois—					
Partie du premier étage d'un édifice sis à l'angle des rues Ellice et Richardson.	Dr Gilbert Huot...	Sa Majesté.....	2 août 1928. Cinq ans du 1er août 1928.	Ministère des Postes.	$720.00 par année.
Cap-de-la-Madeleine—					
Partie du premier étage d'un édifice à l'angle des rues Notre-Dame et Saint-Thomas. Renouvellement du bail n° 14548.	Amédée Fortin.....	Sa Majesté.....	22 nov. 1928. Cinq ans du 24 mars 1929.	Ministère des Postes.	$55.00 par mois.
Danville—					
Espace au premier étage de l'hôtel de ville.	Les Conseils municipaux du village de Danville et du canton de Shipton.	Sa Majesté.....	17 déc. 1928. Cinq ans du 14 sept. 1928, renouvelable.	Ministère des Postes.	$1,080.00 par année.
Hull—					
Deux étages supérieurs d'un édifice à 29, rue Principale. Renouvellement du bail n° 13699-A.	Joseph N. Fortin et Joseph E. Gravelle.	Sa Majesté.....	30 août 1928. Un an du 1er mai 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$1,800.00 par année.
Loretteville—					
Quatre pièces au premier étage de la salle de lecture au rez-de-chaussée de l'édifice de l'école protestante.	Commission de l'école protestante de Loretteville.	Sa Majesté.....	30 août 1928. Un an du 1er mai 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$360.00 par année.
Quatre pièces au premier étage et la salle de lecture au rez-de-chaussée de l'édifice de l'école protestante. Renouvellement du bail n° 15875.	Commission de l'école protestante de Loretteville.	Sa Majesté.....	11 mars 1929. Un an du 1er mai 1929.	Ministère de la Défense nationale.	$360.00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Québec—Fin					
Montréal—					
Edifice sis au n° 38 de la rue Saint-Antoine.	*Stephens Estate Realties, Limited.*	Sa Majesté.....	2 avril 1928. Trois ans du 1er mai 1928.	Ministère des Postes.	$30,000.00 par année.
Edifice à quatre étages sis à 182-186, rue Shearer.	*The National Co., Ltd.*, agents pour Anna McFee, Catherine McFee et Donalda McFee, exécutrices de la succession de feu Alex McFee.	Sa Majesté.....	23 juillet 1928. Trois ans du 1er mai 1928. Renouvelable.	Ministère du Rétablissement des Soldats.	$6,735.00 par année.
Partie du rez-de-chaussée de l'édifice Labelle, à 141-147, rue Sainte-Catherine.	H. P. Labelle & Cie, Limitée.	Sa Majesté.....	9 oct. 1928. Du 21 juin 1928 au 1er mai 1927.	Ministère des Postes.	$24,228.00 par année.
Certains terrains avec les bâtisses qui s'y trouvent.	*P. Lyall & Sons Construction Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	27 nov. 1928. Du 27 nov. 1928 au 8 avril 1930.	Taille et emmagasinage de la pierre pour l'édifice de la Confédération.	$1.00 pour tout le terme et les renouvellements subséquents.
Québec					
Etage supérieur d'un édifice à l'angle de la rue de la Fabrique et de l'avenue Chauveau.	Frank Carrell, Limitée.	Sa Majesté.....	21 mai 1928. Un an du 1er mai 1928.	Ministère de l'Agriculture.	$2,400.00 par année.
Deux pièces au troisième étage d'un édifice à l'angle de la rue de la Fabrique et de l'avenue Chauveau.	Frank Carrell, Limitée.	Sa Majesté.....	21 mai 1928. Un an du 1er mai 1928.	Ministère de l'Agriculture.	$720.00 par année.
Moitié sud du rez-de-chaussée d'un édifice à l'angle des rues d'Auteuil et Elgin. Renouvellement du bail n° 14670.	*W. McWilliam, Inc. of Québec.*	Sa Majesté.....	11 juillet 1928. Un an du 1er sept. 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$780.00 par année.
Deux pièces au cinquième étage d'un édifice au n° 203, rue Saint-Jean.	*C. W. Lindsay & Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	7 août 1928. Un an du 1er juillet 1928. Renouvelable.	Ministère du Travail.	$376.00 par année.
Richmond—					
Partie du rez-de-chaussée au côté sud-est d'un édifice à deux étages sur le lot cadastral n° 80.	La Compagnie Artistique et Financière d'Asbestos, Limitée.	Sa Majesté.....	28 juillet 1928. Cinq ans du 1er juillet 1928.	Ministère des Postes.	$700.00 par année.
Sherbrooke—					
Partie du deuxième étage de l'édifice Grégoire, au n° 86, rue Wellington nord.	Joseph W. Grégoire.	Sa Majesté.....	27 fév. 1929. Cinq ans et trois mois du 1er fév. 1929.	Ministère des Pensions et de la Santé.	$336.00 par année.
Trois bureaux marqués A, B, C et D avec une voûte marquée E, et un espace d'emmagasinement dans le sous-sol de l'édifice Olivier. Renouvellement du bail n° 14852.	Jacob Nicol.....	Sa Majesté.....	22 mars 1929. Un an du 1er mai 1929.	Commission de l'établissement des soldats.	$1,400.00 par année.
Sainte-Anne-de-Bellevue—					
Trois lopins de terre désignés comme partie de la propriété du Collège Macdonald. Renouvellement du bail n° 14572.	*The Royal Institute for the Advancement of learning.*	Sa Majesté.....	25 fév. 1929. Cinq ans du 10 oct. 1929.	Ministère des Pensions et de la Santé.	$1,500.00 par année.
Verdun—					
Edifice connu sous le nom de poste de pompiers n° 2. Renouvellement du bail n° 14408.	Ville de Verdun.....	Sa Majesté.....	15 nov. 1928. Un an du 8 déc. 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$1,000.00 par année.
Warwick—					
Partie du premier étage d'un édifice à deux étages à l'angle des rues Saint-Louis, principale et Saint-Albert. Renouvellement du bail n° 15296-A.	Onésime F. X. Kirouac.	Sa Majesté.....	4 fév. 1929. Un an du 1er avril 1929.	Ministère des Postes.	$360.00 par année.
Weedon—					
Côté sud-est du premier étage d'un édifice sis sur le lot cadastral n° 52.	Adolphe B. Tanguay	Sa Majesté.....	22 mars 1929. Cinq ans du 1er fév. 1929.	Ministère des Postes.	$600.00 per année.
Westmount—					
Deuxième étage de l'édifice Commercial de Westmount, au n° 1215, avenue Green.	Pauline L. Weinfield	Sa Majesté.....	14 mars 1929. Trois ans du 1er mai 1929.	Ministère de la Défense nationale.	$1,825.00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Ontario					
Belleville—					
Deux magasins sur le devant de l'édifice et deux pièces à l'arrière de l'édifice, aux nos 27-29, rue Campbell. Renouvellement du bail n° 14863.	Daniel V. Doyle....	Sa Majesté.....	14 mai 1928. Un an du 1er juin 1928.	Ministère du Revenu national.	$1,826.72 par année.
Magasin au rez-de-chaussée de l'édifice au n° 23, rue Campbell. Renouvellement du bail n° 14995-A.	Daniel V. Doyle....	Sa Majesté.....	14 mai 1928. Un an du 1er juin 1928.	Ministère du Commerce.	$590.00 par année.
Belleville—*Fin*					
Magasin au rez-de-chaussée d'un édifice au n° 33, rue Campbell. Renouvellement du bail n° 14995-A.	Daniel V. Doyle....	Sa Majesté.....	26 mars 1929. Un an du 1er juin 1929.	Ministère du Commerce.	$590.00 par année.
Blind-River—					
Partie du rez-de-chaussée de la moitié nord d'un édifice sis sur le lot n° 36.	Fred. Thompson....	Sa Majesté.....	28 juin 1928. Trois ans du 15 juin 1928. Renouvelable.	Ministère des Postes.	$600.00 par année.
Bowmanville—					
Espace au rez-de-chaussée d'un édifice sis sur certaines parties des lots nos 19 et 20, bloc K.	Clayton S. Hallman	Sa Majesté.....	16 fév. 1929. Deux ans du 1er avril 1929.	Ministère de la Défense nationale.	$360.00 par année.
Brantford—					
Edifice à trois étages sis aux nos 37-39, rue Dalhousie.	Succession de feu A. Schultz.	Sa Majesté.....	25 avril 1928. Un an du 1er mars 1928. Renouvelable.	Ministère de la Défense nationale.	$4,700.00 par année.
Campbellford—					
La propriété *Ogilvie House*, sur la rue Trise. Renouvellement du bail n° 14088.	La Corporation de la ville de Campbellford, Ontario.	Sa Majesté.....	1er mars 1929. Trois ans du 6 mars 1929.	Ministère de la Défense nationale.	$120.00 par année.
Capreol—					
Rez-de-chaussée et premiers étages d'un édifice sis sur le lot 42, rue Yonge.	*Martin & Company*..	Sa Majesté.....	25 juillet 1928. Trois ans du 1er avril 1928. Renouvelable.	Ministère des Postes.	$720.00 par année.
Collingwood—					
Edifice en bois sis sur les lots nos 5 et 6.	Commission de l'Éducation de la ville de Collingwood.	Sa Majesté.....	6 fév. 1929. Trois ans du 10 oct. 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$240.00 par année.
Cornwall—					
Le Gymnase, petit champ de tir, et espace dans le sous-sol du *Collegiate Institute*.	Commission du *Collegiate Institute* de Cornwall, Ontario.	Sa Majesté.....	6 juillet 1928. Un an du 1er mai 1928. Renouvelable.	Ministère de la Défense nationale.	$400.00 par année.
Permission d'occuper la propriété du vieux quai du Gouvernement.	Sa Majesté.....	E. N. Goodsell.	13 déc. 1928. Durant bon plaisir.	Service du débarcadère de la traversée.	$1.00 par année.
Espace dans le sous-sol de l'édifice *Collegiate Institute*. Renouvellement du bail n° 15220-A.	Commission du *Collegiate Institute* de Cornwall.	Sa Majesté.....	26 mars 1929. Un an du 1er mai 1929.	Ministère de la Défense nationale.	$400.00 par année.
Dorchester—					
Deuxième étage d'un édifice à deux étages sis sur le lot n° 9.	*Independent Order of Oddfellows*.	Sa Majesté.....	1er oct. 1928. Un an du 21 juin 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$120.00 par année.
Fort-Frances—					
Espace au rez-de-chaussée et au sous-sol de l'édifice *Masonic*. Renouvellement du bail n° 14662-A.	*Fort Frances Masonic Building Association*.	Sa Majesté.....	27 juin 1928. Un an du 26 juillet 1928.	Ministère des Postes.	$900.00 par année.
Espace au rez-de-chaussée et au sous-sol de l'édifice *Masonic*. Renouvellement du bail n° 14663-A.	*Fort Frances Masonic Building Association*.	Sa Majesté.....	27 juin 1928. Un an du 21 juillet 1928.	Ministère du Revenu national.	$1,000.00 par année.
Deux pièces dans le *Masonic Hall*. Renouvellement du bail n° 14218.	*Fort Frances Masonic Building Association*.	Sa Majesté.....	31 juillet 1928. Un an du 1er oct. 1928.	Ministère des Travaux publics.	$420.00 par année.
Fort-William—					
Edifice en brique à 114-116, rue Simpson.	Exécuteurs de la succession de feu James Murphy.	Sa Majesté.....	9 janv. 1929. Deux ans du 1er déc. 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$2,700.00 par année.
Goderich—					
Pièces nos 1, 2 et 3, au rez-de-chaussée des appartements Buchanan, sur la rue Hamilton.	James H. Buchanan.	Sa Majesté.....	27 fév. 1929. Un an du 31 mars 1929.	Ministère de la Défense nationale.	$300.00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Ontario—Suite					
Chalands du gouvernement—Nos 88 et 89	Sa Majesté	Commissaire des Travaux de la ville de Toronto.	12 juin 1928. Date de la prise de possession jusqu'à leur retour à Toronto.	Fins de la municipalité.	$5.00 par jour pour chaque chaland.
Hamilton—					
Garage à l'arrière de la propriété n° 20, rue John nord.	*Strathmore, Limited.*	Sa Majesté	18 juillet 1928. Deux ans du 1er juin 1928.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$120.00 par année.
Deux pièces au deuxième étage des *Victoria Chambers.*	James Chisholm et Thos. B. McQuesten.	Sa Majesté	18 juillet 1928. Du 1er juillet 1928 au 30 avril 1929.	Ministère du Travail.	$300.00 par année.
Kingston—					
Deux pièces au rez-de-chaussée et espace au sous-sol de l'édifice Harwood, 192 rue Ontario.	Katherine L. Nickle	Sa Majesté	17 avril 1928. Un an du 31 mai 1928.	Ministère de l'Immigration et de la Colonisation.	$300.00 par année.
Rez-de-chaussée du logement n° 8 et rez-de-chaussée et deuxième étage du logement n° 10, et tous les logements nos 12 et 14, sur le *Market Square.*	Henry H. Gildersleeve et Maud G. Rivers.	Sa Majesté	23 juillet 1928. Un an du 1er juillet 1928.	Ministère du Commerce.	$1,762.00 par année.
Kitchener—					
Deux pièces et le hall d'un édifice sis sur les lots nos B 156 et 155.	*Breithaupt Realty, Limited.*	Sa Majesté	9 avril 1928 Un an du 1er juillet 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$2,200.00 par année.
Troisième étage d'un édifice à 55 rue King est.	Joseph Zuber	Sa Majesté	7 août 1928. Un an du 1er juillet 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$300.00 par année.
L'Orignal—					
Moitié ouest d'une bâtisse à deux étages sur le lot D au côté nord de la rue King, ainsi qu'une bande de terrain de 21 par 30 pieds en arrière de la dite bâtisse.	Alexandre Chatelain	Sa Majesté	24 déc. 1928. Cinq ans du 11 janvier 1929.	Ministère des Postes.	$420.00 par année.
Marmora—					
Partie de rez de chaussée d'un édifice sis à l'angle sud-ouest des rues Forsyth et Matthew.	La Municipalité du Village de Marmora.	Sa Majesté	20 fév. 1929. 20 ans du 22 janvier 1929.	Ministère des Postes.	$420.00 par année.
Mount-Dennis—					
Résidence à trois étages, à 1283, cinquième avenue. Renouvellement du bail n° 14853 B.	Nelson A. Boylen et J. Chancellor Boylen. Exécuteurs de la succession de feu Benj. Boylen.	Sa Majesté	31 juillet 1928. Un an du 1er juillet 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$540.00 par année.
New-Hamburg—					
Partie de rez-de-chaussée de l'hôtel Queen's.	Mary Ritz	Sa Majesté	4 sept. 1928. Cinq ans du 18 oct. 1928.	Ministère des Postes.	$400.00 par année.
North-Bay—					
Deux pièces au deuxième étage de l'édifice McCool.	*North Bay Theatre Co., Ltd.*	Sa Majesté	26 déc. 1928. Un an du 1er janvier 1929.	Ministère de l'Intérieur.	$480.00 par année.
Ottawa—					
Premier, deuxième, troisième et quatrième étages de l'édifice Trafalgar, à l'exception des pièces 411 et 414, au quatrième étage.	*The Royal Trust Co.* Exécuteurs de la succession de feu J. C. Brennan.	Sa Majesté	5 avril 1928. Cinq ans du 1er mai 1928.	Ministère de l'Intérieur.	$16,880.60 par année.
Edifice *Free Press*, rue Sparks	*Realty of Ottawa, Limited.*	Sa Majesté	24 avril 1928. Un an du 5 avril 1928.	Ministère des Mines.	$7,600.00 par année.
Espace au premier étage de la gare centrale, reste d'une pièce occupée par le Fonds patriotique.	*The Ottawa Terminals Railway Company.*	Sa Majesté	1er mai 1928. Du 1er août 1928 au 31 oct. 1931.	Commission des Chemins de	$1,493.00 par année.
Edifice à l'angle de la rue Elgin et de l'avenue Laurier. Renouvellement du bail n° 14514-A.	*Ottawa Amateur Athletic Association.*	Sa Majesté	14 mai 1928. Un an du 15 avril 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$8,227.33 par année.
Edifice à 106-108 rue Wellington	La Banque Canadienne du Commerce.	Sa Majesté	22 août 1928. Cinq ans du 23 juillet 1928.	Ministère de la Justice.	$6,503.00 par année.
Edifice Canadian, édifice Woods, et un édifice au n° 66 rue Queen.	*Imperial Realty Co., Ltd.*	Sa Majesté	26 sept. 1928. Cinq ans du 1er mai 1928.	Divers départements du gouvernement fédéral.	$104,545.02 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Ontario—suite					
Ottawa—*fin*					
Edifice avec une bâtisse blindée adjacente, ainsi qu'une écurie et un garage à deux étages à l'arrière, et l'usage d'un passage de 10 pieds, au n° 358 rue Frank.	J. Thorp Blyth.....	Sa Majesté.....	26 nov. 1928. Trois ans du 1er oct. 1928.	Ministère des Mines.	$3,600.00 par année.
Bâtisse à deux étages avec hangar, à l'angle des rues Booth et Queen.	William H. McAuliffe.	Sa Majesté.....	27 nov. 1928. Cinq ans du 1er mai 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$3,400.00 par année.
Edifice à quatre étages et un sous-sol, au n° 138-140, rue Queen.	John A. Mackenzie.	Sa Majesté.....	29 nov. 1928. Cinq ans du 15 sept. 1928.	Ministère des Postes.	$17,000.00 par année.
Troisième et quatrième étages avec la moitié d'en arrière du deuxième étage de l'édifice Arcade, 196, rue Sparks.	*Metropolitan Stores, Limited.*	Sa Majesté.....	31 déc. 1928. Trois ans du 1er oct. 1928. Renouvelable.	Ministère de la Défense nationale.	$11,000.00 par année.
Edifice Motor, sis sur la rue Sparks. Renouvellement du bail n° 15158.	Robert R. Blackburn et Russell Blackburn.	Sa Majesté.....	8 janv. 1929. Trois ans du 1er nov. 1928.	Ministère de l'Intérieur.	$15,393.00 par année.
Edifice Elgin, annexe et chalet.	*Elgin Realty Company.*	Sa Majesté.....	24 janv. 1928. Un an du 31 janvier 1929. Sujet à résiliation sur avis de trois mois.	Divers départements du gouvernement fédéral.	$35,003.92 par année.
Section de l'ouest contiguë à la moitié d'en arrière du deuxième étage de l'édifice Robinson, au n° 68 rue Queen.	Dr. J. S. McKay et *Toronto General Trust Corporation.*	Sa Majesté.....	22 fév. 1929. Du 18 oct. 1928 au 18 juin 1929.	Ministère des Postes.	$1,645.35 par année.
Deuxième et troisième étages de l'édifice Duford, au n° 113, rue Rideau.	Alexander H. Fitzsimmons.	Sa Majesté.....	5 mars 1929. Un an du 1er fév. 1929.	Ministère de la Justice.	$7,225.00 par année.
Edifice Free Press sis sur la rue Sparks.	*Realty of Ottawa, Limited.*	Sa Majesté.....	14 mars 1929. Deux ans du 5 avril 1929.	Ministère des Mines.	$7,600.00 par année.
Terrain de la Couronne, étant le lot "D", à l'angle des rues Broad et Oregon.	Sa Majesté.....	*J. R. Booth, Limited.*	22 mars 1929. 21 ans du 20 avril 1927.	Entreprise privée.	$450.00 par année.
Edifice Earlscourt, à 134-136, rue Lyon. Renouvellement du bail n° 14497.	*Earlscourt Realty Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	28 mars 1928. Un an du 1er mai 1929.	Ministère de l'Intérieur.	$3,500.00 par année.
Perth—					
Eglise Ashbury, sise sur la rue Gore-est.	Conseil d'administration de la *St. Paul's United Church of Canada.*	Sa Majesté.....	28 juillet 1928. Cinq ans du 1er août 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$500.00 par année.
Peterborough—					
Une pièce dans l'angle nord-ouest de deuxième étage de l'édifice Duffus. Renouvellement du bail n° 15737.	*J. J. Duffus, Ltd...*	Sa Majesté.....	23 nov. 1928. Un an du 1er fév. 1929.	Ministère du Revenu national.	$360.00 par année.
Point-Edward—					
Permission d'enlever du sable et du gravier du lit de la rivière Sainte-Claire.	Sa Majesté.....	*Merlo, Merlo & Ray, Ltd.*	12 avril 1928. Durant la saison de dragage de 1928.	Entreprise privée.	Conditionnel.
Permission d'enlever du sable et du gravier d'une certaine étendue dans la rivière Sainte-Claire.	Sa Majesté.....	*Merlo, Merlo & Ray, Ltd.*	11 mars 1929. Durant la saison de dragage de 1929.	Entreprise privée.	Conditionnel.
Port-Arthur—					
Deuxième étage de l'édifice des Douanes, à l'exception des des pièces 206, 207, 208 et 209.	Sa Majesté.....	La Cie du chemin de fer Canadien-National.	5 juillet 1928. Un mois du 13 avril 1928 et mensuellement.	Fins de chemin de fer.	$2,500.00 par année.
Port-Dover—					
Partie de la pile de l'ouest de l'ancienne cale de la traversée, ainsi que l'espace occupé par une pile et un tablier.	*The Marquette & Bessemer Dock and Navigation Co.*	Sa Majesté.....	19 juin 1928. Du 19 juin 1928 au 31 déc. 1928.	Fins de débarcadère et de quayage.	$1.00 par année.
Portsmouth—					
Terrain de la Couronne consistant en le bloc 188 dans la première concession du canton de Kingston, contenant 10·24 acres.	Sa Majesté.....	W. Rupert Davies.	1er sept. 1928. Dix ans du 1er sept. 1928, et ensuite, sujet à résiliation sur avis d'un an.	Entreprise privée.	$300.00 par année.
Port-Stanley—					
Premier étage de la *Community Hall.*	La Corporation du Village de Port-Stanley, Ont.	Sa Majesté.....	1er juin 1928. Trois ans du 1er mai 1928. Renouvelable.	Ministère du Revenu national et des Postes.	$1,000 00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le ministère des Traveau publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Ontario—Fin					
Sault-Ste-Marie—					
Bâtisse au n° 69 rue East.....	Julia R. Derrer.....	Sa Majesté.....	1er nov. 1928. Un an du 1er oct. 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$780.00 par année.
Bâtisse connue sous le nom de garage *Wade*, située à 118-120, rue Brock. Renouvellement du bail n° 15257-A.	*Kirstin-Hase Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	11 janv. 1929. Un an du 1er avril 1929.	Ministère de la Défense nationale.	$1,920.00 par année.
St. Catharines—					
Pièce n° 24 au deuxième étage de l'édifice de la Banque de la Nouvelle-Ecosse.	Banque de la Nouvelle-Ecosse.	Sa Majesté.....	2 avril 1928. Un an du 10 mars 1928.	Ministère de la Santé.	$300.00 par année.
Pièce n° 22 au deuxième étage d'un édifice sis au n° 113, rue Saint-Paul.	Banque de la Nouvelle-Ecosse.	Sa Majesté.....	10 déc. 1928. Du 22 oct. 1928 au 10 mars 1930.	Ministère des Pensions et de la Santé.	$300.00 par année.
Thorold—					
Rez-de-chaussée et sous-sol d'un édifice sis au n° 12 rue Front nord.	Daniel P. O'Donnell	Sa Majesté.....	21 mai 1928. Cinq ans du 1er déc. 1928.	Ministère des Postes.	$1,140.00 par année.
Toronto—					
Partie d'en avant du quatrième étage de l'édifice Otis-Fenson, à 170, rue Bay.	*Otis-Fenson Elevator Company.*	Sa Majesté.....	30 mai 1928. Du 1er mai 1928 au 1er juillet 1930, avec option de louer le reste de l'étage.	Ministère des Postes.	$1,050.00 par année.
Partie du premier étage d'une bâtisse située au n° 450, rue King-ouest.	La Banque Royale du Canada.	Sa Majesté.....	1er juin 1928. Un an du 1er juin 1928.	Ministère des Postes.	$1,500.00 par année.
Partie du deuxième étage de l'édifice *Terminals Warehouse*, au bas de la rue York.	*Canadian Rail & Harbour Terminals, Limited.*	Sa Majesté.....	23 juillet 1928. Deux ans du 1er juillet 1928. Renouvelable.	Ministère du Revenu national.	$18,837.50 par année.
Permission d'occuper la propriété d'un quai au bas de l'avenue Spadina.	Sa Majesté.....	*British American Fuel Corporation, Limited.*	22 août 1928. Durant bon plaisir.	Entreprise privée.	$4,680.00 par année.
Rez-de-chaussée et sous-sol d'un édifice à l'angle sud-ouest des rues Bloor et Markham. Renouvellement du bail n° 14958.	Alexander Mullin....	Sa Majesté.....	26 sept. 1928. Un an du 1er août 1928.	Ministère des Postes.	$2,400.00 par année.
Partie du premier étage et sous sol d'un édifice sis à l'angle des avenues St. Clair et Appleton.	James R. Lancaster.	Sa Majesté.....	16 nov. 1928. Cinq ans du 18 août 1928.	Ministère des Postes.	$6,000.00 par année.
Partie du rez-de-chaussée et sous-sol d'une propriété de la Couronne, à 30, rue Adelaïde est.	Sa Majesté.....	Frank Waddington.	10 janv. 1929. Deux ans du 1er juin 1928.	Entreprise privée.	$1,200.00 par année.
Partie d'en arrière du quatrième étage de l'édifice Otis-Fenson, à 170, rue Bay.	*Otis-Fenson Elevator Company.*	Sa Majesté.....	21 janv. 1929. Du 1er janv. 1929 au 1er juillet 1930.	Ministère des Postes.	$2,100.00 par année.
Bâtisse à un étage sise au n° 148, rue Harrison.	*Toronto Trnasportation Commission.*	Sa Majesté.....	12 fév. 1929. Un an du 1er janv. 1929.	Ministère de la Défense nationale.	$2,800.00 par année.
Weston—					
Rez-de-chaussée d'une bâtisse à deux étages sur le lot n° 26.	Jonathan T. Farr....	Sa Majesté.....	4 août 1928. Cinq ans du 1er juillet 1928.	Ministère des Postes.	$1,800.00 par année.
Windsor—					
Permission d'occuper un certain terrafn avec la remise à canots qui s'y trouve.	Sa Majesté.....	La Corporation de la ville de Windsor, Ont.	21 août 1928. Durant bon plaisir.	Fins de la Municipalité.	$1.00 par année.
Pièce n° 314 dans l'édifice Bartlet sis à 20-36, rue London.	Gordon T. Bartlet, exécuteur de la succession de feu E. N. Bartlet.	Sa Majesté.....	5 janv. 1929. Un an du 1er nov. 1928.	Ministère de l'Agriculture.	$600.00 par année.
Manitoba					
Boissevain—					
Terrain de la Couronne de 90 pieds de profondeur, en plus grande partie au nord du lot n° 1 dans le bloc n° 10, situé sur la rue du chemin de fer sud.	Sa Majesté.....	Frederick V. Bird, M.D.	28 nov. 1928. Cinq ans du 15 nov. 1928.	Entreprise privée.	$60.00 par année.
Carman—					
Permission d'occuper une bande de terrain de la Couronne à l'angle des avenues Maple et Fournier.	Sa Majesté....	La Municipalité de la ville de Carman.	22 août 1928. Durant bon plaisir.	Arrondissement de l'angle de rue.	Conditionnel.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Manitoba—Fin					
Carman—*fin*					
Quatre pièces à l'étage supérieur d'un édifice en plus grande partie sur les 101 pieds de l'ouest du lot 68, dans le bloc n° 3. Renouvellement du bail n° 15247 A.	Henry Bolt.....	Sa Majesté.....	3 janv. 1929. Un mois du 1er janv. 1929, puis mensuellement.	Ministère de la Défense nationale.	$22.50 par mois.
Gunton—					
Bâtisse en bois sur le lot n° 17, bloc n° 9.	Violet B. Bowman..	Sa Majesté.....	31 janv. 1929. Deux ans du 1er juin 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$180.00 par année.
Le Pas—					
Deux pièces au deuxième étage de l'édifice de la Banque de Toronto.	La Banque de Toronto.	Sa Majesté.....	2 janv. 1929. Deux ans du 3 oct. 1928.	Ministère de l'Intérieur.	$1,500.00 par année.
Partie du rez-de-chaussée à l'arrière d'un édifice sur le lot n° 1, dans le bloc n° 4.	La Banque Royale du Canada.	Sa Majesté.....	5 mars 1929. Un an du 1er fév. 1929.	Ministère de l'Intérieur.	$1,200.00 par année.
Melita—					
Magasin à l'étage principal de l'édifice sis sur les lots nos 17 et 18, dans le bloc n° 3. Renouvellement du bail n° 14696.	William J. Cobb....	Sa Majesté.....	22 mai 1928. Un an du 1er mai 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$300.00 par année.
Espace au rez-de-chaussée d'un édifice sis sur le lot 18, bloc 4. Renouvellement du bail n° 13257.	*Melita Lodge No. 20, I.O.O.F.*	Sa Majesté.....	8 janv. 1929. Un an du 1er avril 1929.	Ministère des Postes.	$400.00 par année.
Portage-la-Prairie—					
Quatre pièces à l'étage supérieur d'un édifice sis sur une partie du lot paroissial n° 65.	Thomas B. Miller...	Sa Majesté.....	1er juin 1928 Un an du 1er juin 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$780.00 par année.
Quatre pièces à l'étage supérieur d'un édifice sis sur une partie du lot paroissial no 65.	Thomas B. Miller..	Sa Majesté.....	19 juin 1928. Un an du 1er juin 1927. Renouvelable.	Ministère de la Défense nationale.	$780.00 par année.
Transcona—					
Rez-de-chaussée et sous-sol de la partie centrale d'un édifice sis sur les lots 22, 23 et 24, dans le bloc 22. Renouvellement du bail n° 14538.	Exécuteurs survivants de la succession de feu Samuel Sharpe.	Sa Majesté.....	23 mars 1929. Un an du 1er mai 1929.	Ministère des Postes.	$730.00 par année.
Winnipeg—					
Deux bâtisses et un hangar sis sur les lots 10 à 16 inclusivement, dans le bloc 1.	*Western Steel Products, Limited.*	Sa Majesté.....	5 déc. 1928. Un an du 29 déc. 1928. Renouvelable.	Ministère de la Défense nationale.	$7,200.00 par année.
Rez-de-chaussée d'un édifice à 103, rue Osborne. Renouvellement du bail n° 14452.	Sir Redmond P. Roblin.	Sa Majesté.....	12 déc. 1928. Un an du 1er fév. 1929.	Ministère des Postes.	$150.00 par année.
Espace au sous-sol de la nouvelle gare Union, avec la plate-forme extérieure.	La Cie du chemin de fer Canadien-National.	Sa Majesté.....	17 janv. 1929. Trois ans du 1er sept. 1928.	Ministère des Postes.	$2,026.00 par année.
Pièce n° 309 au troisième étage d'un édifice à 160, rue Princess.	*The Bawlf Securities, Limited.*	Sa Majesté.....	25 janv. 1929. Un an du 13 nov. 1928.	Ministère de l'Agriculture.	$320.00 par année.
Pièces nos 501 et 502 au cinquième étage d'un édifice à 265, avenue Portage. Renouvellement du bail n° 15618.	Sir Daniel H. McMillan.	Sa Majesté.....	7 fév. 1929. Un an du 1er juin 1929.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$480.00 par année.
Bâtisse à un étage au n° 959, avenue Portage.	Joseph Halprin.....	Sa Majesté.....	1er mars 1929... Deux ans du 3 mars 1929.	Ministère des Postes.	$1,200.00 par année.
Permission de faire une certaine construction sous le trottoir, ainsi qu'un récepteur pour matières postales à la bordure, en face du bureau de poste général, sur l'avenue Portage.	Ville de Winnipeg...	Sa Majesté.....	27 déc. 1928. Durant bon plaisir.	Ministère des Postes.	Conditionnel.
Saskatchewan					
Canora—					
Bâtisse en bois à un étage sur le lot 5, bloc 3. Renouvellement du bail n° 15244.	Sidney L. Waterman	Sa Majesté.....	30 oct. 1928. Un an du 23 déc. 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$180.00 par année.
Estevan—					
Bâtisse à deux étages sur les lots nos 4 et 5, bloc 21.	James A. Smith.....	Sa Majesté.....	30 mai 1928. Un an du 1er avril 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$400.00 par année.
Espace au deuxième étage d'un édifice au n° 416, 12e avenue.	Ernest J. Campbell.	Sa Majesté.....	15 fév. 1929. Un an du 1er nov. 1928.	Ministère de l'Agriculture.	$660.00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Saskatchewan—Suite					
Bâtisse à deux étages sur les lots nos 4 et 5, bloc 21. Renouvellement du bail n° 15258-A.	James A. Smith.....	Sa Majesté.....	13 mars 1929. Un an du 1er avril 1929.	Ministère de la Défense nationale.	$400.00 par année.
Fort-Qu'Appelle—					
Vieil hôtel de ville. Renouvellement du bail n° 15225.	Cie de l'Hôtel de Ville de Fort-Qu'Appelle.	Sa Majesté.....	29 janv. 1929. Un an du 2 fév. 1929.	Ministère de la Défense nationale.	$180.00 par année.
Kelvington—					
Rez-de-chaussée de l'édifice Dalke, sur le lot 23, bloc 1.	*J. J. Crowe, Co. Ltd.*	Sa Majesté.....	23 fév. 1929. Deux ans du 1er avril 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$180.00 par année.
Kerrobert—					
Deux pièces et une voûte, ainsi que l'usage du hall principal et d'une petite chambre utilisée comme cuisine. Renouvellement du bail n° 14815.	*The Canadian Legion, British Empire Service League.*	Sa Majesté.....	3 janv. 1929. Un an du 1er janv. 1929.	Ministère de la Défense nationale.	$200.00 par année.
Prince-Albert—					
Espace au troisième étage d'un édifice à 1311, avenue Centrale. Renouvellement du bail n° 15662.	*O'Connor & Mahon, Limited.*	Sa Majesté.....	26 mai 1928. Un an du 24 juin 1928.	Ministère de l'Intérieur.	$600.00 par année.
Garage sur le lot 4, bloc E, côté sud de la 10e rue est.	*The Northern Trust Company.*	Sa Majesté.....	21 juin 1928. Un an du 1er mai 1928. Renouvelable.	Ministère de l'Intérieur.	$780.00 pzr année.
Partie de l'étage supérieur d'un édifice à quatre étages sis sur une partie du lot 9.	*O'Connor & Mahon Limited.*	Sa Majesté.....	4 juillet 1928. Un an du 1er juin 1928. Renouvelable.	Ministère de l'Immigration et de la Colonisation.	$2,600.00 par année.
Garage sur le lot 4, bloc E, côté sud de la 10e rue est. Renouvellement du bail n° 15835.	*The Northern Trust Company.*	Sa Majesté.....	2 janv. 1929. Un an du 1er mai 1929.	Ministère de l'Intérieur.	$780.00 par année.
Partie de l'étage supérieur d'un édifice à quatre étages sur les 66 pieds nord du lot 9, section L. Renouvellement du bail 15822.	*O'Connor & Mahon, Limited.*	Sa Majesté.....	15 fév. 1929. Un an du 1er juin 1929.	Commission de l'Etablissement des soldats.	$2,600.00 par année.
Regina—					
Deux pièces au dixième étage de l'édifice McCallum Hill.	*McCallum Hill Building, Limited.*	Sa Majesté.....	16 avril 1928.	Ministère de l'Agriculture.	$600.00 par année.
Espace dans la partie d'en arrière du premier étage de l'édifice G. W. V. A. Renouvellement du bail n° 15214.	*Canadian Legion, British Empire Service League.*	Sa Majesté.....	10 sept. 1928.	Ministère du Commerce.	$1,078.00 par année.
Certain terrain de la Couronne, étant les lots nos 1, 2 et 3, bloc 284.	Sa Majesté.....	*Frank Mahoney..*	24 sept. 1928. Cinq ans du 15 août 1928. Sujet à résiliation en tout temps sur avis de six mois.	Entreprise privée.	$450.00 par année.
Permission d'occuper un espace additionnel dans l'édifice de la gare du C. -P.	La Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien.	Sa Majesté.....	15 janv. 1929. Cinq ans du 1er nov. 1928.	Ministère des Postes.	$6,750.00 par année.
Espace aux huitième et neuvième étages de l'édifice McCallum Hill.	*McCallum Hill Building, Limited.*	Sa Majesté.....	8 fév. 1929. Cinq ans du 18 avril 1929.	Ministère du Revenu national.	$12,277.50 par année.
Bâtisse à trois étages connue sous le nom de *Laird Warehouse*, ainsi qu'un hangar blindé, sur les lots nos 11 à 19 inclusivement, bloc 205.	Ville de Regina.....	Sa Majesté.....	22 fév. 1929. Un an du 31 déc. 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$6,000.00 par année.
Troisième étage de l'édifice G.W.V.A. Renouvellement du bail n° 15214 H.l.	*Canadian Legion British Empire Service League.*	Sa Majesté.....	22 fév. 1929. Un an du 1er mars 1929.	Ministère des Pensions et de la Santé.	$4,000.00 par année.
Deux pièces au deuxième étage de l'édifice McCallum Hill. Renouvellement du bail n° 15646 A.	*McCallum Hill Building, Limited.*	Sa Majesté.....	22 mars1929. Un an du 15 mai 1929.	Ministère de l'Agriculture.	$600.00 par année.
Trois pièces au troisième étage de l'édifice Darke. Renouvellement du bail n° 15647.	Francis N. Darke...	Sa Majesté.....	28 mars 1929. Un an du 1er juin 1929.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$840.00 par année.
Rouleau—					
Bâtisse en bois à deux étages sur le lot n° 5, bloc 2. Renouvellement du bail n° 15239 A.	Adam Johnston.....	Sa Majesté.....	1er fév. 1929. Un an du 1er fév. 1929.	Ministère de la Défense nationale.	$180.00 par année.
Saltcoats—					
Bâtisse à un étage dans le bloc 13. Renouvellement du bail n° 14100.	John E. Parrot	Sa Majesté.....	7 juin 1928. Un an du 1er juillet 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$180.00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Saskatchewan—fin					
Saskatoon—					
Une pièce au premier étage de l'édifice York. Renouvellement du bail n° 14151 A.	*Canadian City and Town Properties, Limited.*	Sa Majesté.....	12 juin 1928. Un an du 1er juillet 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$240.00 par année.
Suites nos 601, 602, 606, et 607, édifice Canada.	*Imperial Canadian Trust Co.*, par les liquidateurs : *Montreal Trust Co.*, exécuteurs de la succession de feu Allan Bowerman.	Sa Majesté.....	27 sept. 1928. Un an du 20 sept. 1928.	Ministère des Postes.	$3,587.40 par année.
Trois pièces marquées G. H. et I, respectivement, dans un édifice au no 317 de la 21e rue. Renouvellement du bail n° 14376 B.	John H. Cameron...	Sa Majesté.....	13 oct. 1928. Un an du 1er nov. 1928.	Ministère du Commerce.	$1,440.00 par année.
Pièce n° 513 dans l'édifice Canada, à l'angle de la 21e rue et de la 1ère avenue.	*Imperial Canadian Trust Co.*, par les liquidateurs: *Montreal Trust Co.*, exécuteurs de la succession de feu Allan Bowerman.	Sa Majesté.....	3 déc. 1928. Un an du 1er nov. 1928.	Ministère des Postes.	$928.80 par année.
Pièce n° 514 dans l'édifice Canada, à l'angle de la 21e rue et de la 1ère avenue.	*Montreal Trust Co.*, liquidateurs de l'*Imperial Canadian Trust Co.*, exécuteurs de la succession de feu Allan Bowerman.	Sa Majesté.....	3 déc. 1928. Un an du 16 nov. 1928.	Ministère des Postes.	$295.20 par année.
Partie du sixième étage d'un édifice au n° 168 de la 3e avenue.	Sydney Rose et *The General Financial Corporation of Canada.*	Sa Majesté.....	4 fév. 1929. Un an du 1er déc. 1928. Renouvelable.	Ministère de l'Agriculture.	$3,900.00 par année.
Swift-Current—					
Partie est du rez-de-chaussée et du sous-sol d'un édifice sis sur les lots nos 18 et 19 dans le bloc 50.	*Western Trust Company.*	Sa Majesté.....	4 déc. 1928. Un an du 20 nov. 1928.	Ministère des Postes.	$2,400.00 par année.
Deux pièces dans la partie d'en avant du sous-sol, dans le théâtre Lyric, situé sur le lot 7, bloc 64.	Fritjol J. Lundholm.	Sa Majesté.....	26 déc. 1928. Un an du 1er janvier 1929.	Ministère de la Défense nationale.	$600.00 par année.
Weyburn—					
Bâtisse à un étage sur le lot 4, bloc 25. Renouvellement du bail n° 14921.	Ville de Weyburn...	Sa Majesté.....	8 juin 1928. Un an du 10 juin 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$600.00 par année.
Alberta					
Athabaska—					
Magasin, côté nord du premier étage d'une bâtisse sur le lot 7, bloc 1.	James H. Taylor....	Sa Majesté.....	18 mai 1928. Un an du 1er mai 1928.	Ministère des Postes.	$240.00 par année.
Athabaska-Landing—					
Terrain dans la réserve de la baie d'Hudson.	L'administrateur et la Cie des *Adventurers of England*, faisant le commerce dans la baie d'Hudson.	Sa Majesté.....	1er juin 1928. Cinq ans du 1er juin 1928.	Ministère de l'Immigration et de la Colonisation.	$15.00 par année.
Calgary—					
Bâtisse à deux étages au n° 1139 de la 17e avenue ouest.	La Corporation de la ville de Calgary.	Sa Majesté.....	16 mai 1928. Trois ans du 1er avril 1928. Renouvelable.	Ministère de la Défense nationale.	$720.00 par année.
Suite n° 313 au troisième étage de l'édifice MacLean. Renouvellement du bail n° 15658.	Wendell MacLean...	Sa Majesté.....	3 août 1928. Un an du 1er sept. 1928.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$540.00 par année.
Bâtisse à un étage à 807, 17e avenue, et un édifice à six étages au n° 801 de la 10e avenue. Renouvellement du bail n° 14247 A.	*The Calgary Paint & Glass Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	18 août 1928. Trois ans du 1er juin 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$8,880.00 par année.
Bâtisse d'un étage et demi sur les lots 9 et 10, bloc 207. Renouvellement du bail no 14247 A.	La Municipalité de la ville de Calgary.	Sa Majesté.....	25 oct. 1928. Du 4 juillet 1928 au 15 avril 1930.	Ministère de la Défense nationale.	$200.00 par année.
Carstairs—					
Maison en bois à l'angle sud-ouest du quart de section sud-est n° 16, canton 30 du premier rang. Renouvellement du bail n° 15273.	William E. Tidball.	Sa Majesté.....	22 nov. 1928. Trois ans du 1er avril 1929.	Ministère de la Défense nationale.	$120.00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Alberta—Fin					
Drumheller—					
Bâtisse à un étage sur le lot 15, bloc 19.	Helen Gibson.....	Sa Majesté.....	3 oct. 1928. Du 1er juillet 1928 au 30 sept. 1930.	Ministère des Postes.	$1,100.00 par année.
Edmonton—					
Partie du sous-sol de l'entrepôt sis sur les lots nos 32, 33 et 34, bloc R.L.S.	*Blowey Henry, Ltd.*.	Sa Majesté.....	28 mai 1928. Du 7 mai 1928 au 31 juillet 1929.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$240.00 par année.
Pièce n° 1 au premier étage de l'édifice Mortlake.	John A. Hallier et *The Royal Trust Co.*, exécuteurs de la succession de feu Herbert Aldridge.	Sa Majesté.....	13 août 1928. Un an du 1er mars 1928.	Ministère des Postes.	$144.00 par année.
Sous-sol de l'édifice Williamson, au n° 9813, avenue Jasper.	Williamson Brothers.	Sa Majesté.....	21 nov. 1928. Un an du 1er déc. 1928.	Ministère de l'Intéreiur.	$420.00 par année.
Pièce n° 1 au premier étage de l'édifice Mortlake.	John A. Hallier et *The Royal Trsut Co.*, exécuteurs de la succession de feu Herbert Aldridge.	Sa Majesté.....	1er mars 1929. Un an du 1er mars 1929.	Ministère des Postes.	$180.00 par année.
Espace dans la gare du C.-N....	La Cie de chemin de fer Canadien-National.	Sa Majesté.....	1er mars 1928. Trois ans du 1er mars 1928.	Ministère des Postes.	$5,200.00 par année.
Suite n° 21 au deuxième étage d'un édifice à 9964, avenue Jasper.	Jackson Brothers...	Sa Majesté.....	8 mars1929 Un an du 1er fév. 1929.	Ministère du Travail.	$420.00 par année.
High-River—					
Une pièce dans l'édifice I.O.O.F.	*High River Lodge No. 22, I.O.O.F.*	Sa Majesté.....	16 août 1928. Trois ans du 10 juin 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$300.00 par année.
Lacombe—					
Deuxième étage d'une bâtisse sur le lot 3, bloc 4.	Edward J. Edgington.	Sa Majesté.....	21 août 1928. Trois ans du 1er août 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$300.00 par année.
Lethbridge—					
Garage d'un étage en brique à l'angle de la 6e avenue et de la 6e rue. Renouvellement du bail n° 14784-A.	Margaret Henderson	Sa Majesté.....	26 déc. 1928. Un an du 30 avril 1929.	Ministère de la Défense nationale.	$1,800.00 par année.
MacLeod—					
Edifice à deux étages connu sous le nom de Caillie. Renouvellement du bail n° 14811-A.	Janet C. Black et Nora Peard, administratrices de la succession de feu Caroline M. Casey.	Sa Majesté.....	22 nov. 1928. Deux ans du 1er janv. 1927.	Ministère des Postes.	$733.34 par année.
Wetaskiwin—					
Salle paroissiale.	Paroisse d'Immanuel de la Ville de Wetaskiwin.	Sa Majesté.....	30 août 1928. Trois ans du 16 juin 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$300.00 par année.
Colombie-Britannique					
Cloverdale—					
Bâtisse à un étage sur le lot 37 et partie du lot 36, sur le côté est du chemin du Pacifique.	Fabian Hugh.....	Sa Majesté.....	24 juillet 1928. Cinq ans du 18 juin 1928.	Ministère des Postes.	$432.00 par année.
Kelowna—					
Partie de l'étage supérieur d'un édifice sur l'avenue Barnard. Renouvellement du bail n° 15356-1.	Ormade St. Patrick Aitkens.	Sa Majesté.....	20 avril 1928. Un an du 15 mai 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$150.00 par année.
Deux pièces et un passage dans l'édifice Casorso. Renouvellement du bail n° 15637.	John Casorso.....	Sa Majesté.....	28 avril 1928. Un an du 12 mai 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$150.00 par année.
Kerrisdale—					
Trois magasins dans un édifice sur la 41e rue.	*Kerrisdale Masonic Hall, Limited.*	Sa Majesté.....	8 mai 1928. Trois ans du 1er mai 1928.	Ministère des Postes.	$2,400.00 par année.
Mission-City—					
Bâtisse d'un étage en bois sur le lot 21, bloc 81.	*Mission-City Athletic Association.*	Sa Majesté.....	23 juin 1928. Un an du 1er mai 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$284.61 par année.
Port-Alberni—					
Certains lopins de terre avec dépendances pour les fins de la construction d'un quai.	*The Esquimalt and Nanaimo Railway Company.*	Sa Majesté.....	30 sept. 1928. Un an du 30 sept. 1928, puis annuellement.	Du gouvernement.	$1.00 par année.
Prince-Rupert—					
Espace au sous-col d'un édifice au n° 219 de la 2e avenue.	Stanley E. Parker..	Sa Majesté.....	5 juillet 1928. Un an du 1er avril 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$360.00 par année.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Colombie-Britannique—Fin					
Salmon-Arm—					
Bâtisse de deux étages en bois sur une partie du lot n° 2. Renouvellement du bail n° 15241.	La Corporation du district de Salmon-Arm, C.-B.	Sa Majesté.....	7 fév. 1929. Un an du 28 fév. 1929.	Ministère de la Défense nationale.	$200.00 par année.
Vancouver—					
Partie du sixième étage de l'édifice Exchange, 553, rue Granville.	Herbert H. Shandley.	Sa Majesté.....	7 avril 1928. Deux ans du 1er mars 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$1,080.00 par année.
Septième étage de l'édifice Exchange, 553, rue Granville.	Herbert H. Shandley.	Sa Majesté.....	7 avril 1928. Deux ans du 23 fév. 1928.	Ministère de l Marine et des Pêcheries.	a$2,400.00 par année.
Bâtisse à deux étages à l'angle des rues Beatty et Dunsmuir.	*Navy League of Canada.*	Sa Majesté.....	23 avril 1928. Un an du 21 mars 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$4,800.00 par année.
Espace de garage pour une automobile dans une bâtisse, à 35, rue Pender ouest.	Arthur P. Rivière...	Sa Majesté.....	8 août 1928. Un an du 15 août 1928.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$96.00 par année.
Edifice de l'exposition de chevaux. Renouvellement du bail n° 14264-A.	*Bell-Irving Creery & Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	15 août 1928. Un an du 1er juin 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$6,000.00 par année.
Propriété de la Couronne à l'angle de la rue Keefer et de l'avenue Gore.	Sa Majesté.....	Robert M. Edgar.	15 août 1928. Dix ans du 3 juillet 1928.	Entreprise privée.	$350.00 par année.
Pièces nos 903, 904 et 904½ dans l'édifice Holden. 16, rue Hastings est. Renouvellement du bail n° 15691.	William Holden.....	Sa Majesté.....	5 oct. 1928. Un an du 1er nov. 1928.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$882.00 par année.
Sous-sol de l'édifice Holland. Renouvellement du bail n° 15450-A.	Elizabeth E. McFeely, exécutrice de la succession de feu E. J. McFeely.	Sa Majesté.....	11 oct. 1928. Du 10 avril 1928 au 1er fév. 1929.	Ministère de la Défense nationale.	$600.00 par année.
Magasin au n° 3744 de la 10e avenue ouest.	Frank Gorlich.....	Sa Majesté.....	12 oct. 1928. Un an du 24 sept. 1928. Renouvelable.	Ministère des Postes.	$720.00 par année.
Etage supérieur et sous-sol d'un édifice sis à l'angle sud-ouest des rues Pender et Howe.	*Kennedy Investment Limited.*	Sa Majesté.....	21 nov. 1928. Du 1er oct. 1928 au 1er avril 1930.	Ministère de la Défense nationale.	$3,300.00 par année.
Vieille bâtisse et dépendances du *Royal Vancouver Yacht Club*, dans le parc Stanley. Renouvellement du bail n° 15347.	*Royal Vancouver Yacht Club.*	Sa Majesté.....	28 déc. 1928. Deux ans du 1er déc. 1928.	Ministère de la Défense nationale.	$1,800.00 par année.
Propriété de la Couronne connue sous le nom de lot 24, bloc 16, lot de district 196 à l'angle de la rue Keefer et de l'avenue Gore.	Sa Majesté.....	*The Home Oil Distributors, Limited.*	14 déc. 1928. Dix ans du 1er nov. 1928.	Entreprise privée.	$350.00 par année.
Partie du rez-de-chaussée d'un édifice à quatre étages, à 425, rue Seymour.	*St. Francis Hotel, Limited.*	Sa Majesté.....	21 fév. 1929. Trois ans du 1er janv. 1929.	Ministére des Travaux publics.	$1,200.00 par année.
Pièces nos 305, 306 et 307 dans l'édifice London, à 626, rue Pender ouest.	*The London & British North American Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	21 fév. 1929. Trois ans du 1er fév. 1929.	Ministère du Travail.	$1,080.00 par année.
Pièces nos 1, 2, et 5, au deuxième étage, et pièces nos 21, 22, 23, 24 et 25, au troisième étage, ainsi que tout le sous-sol, édifice Holland, angle des rues Water et Cordova.	Elizabeth E. McFeely, exécutrice de la succession de feu E. J. McFeely.	Sa Majesté.....	27 fév. 1929. Un an du 1er fév. 1929.	Ministère de la Défense nationale.	$3,480.00 par année.
Victoria—					
Bâtisse à trois étages à l'angle des rues Langley et Broughton. Renouvellement du bail n° 13937-A.	Alexander J. C. McDermott.	Sa Majesté.....	3 déc. 1928. Deux ans du 1er janv. 1929.	Ministère du Revenu national.	$4,200.00 par année.
Dixième étage de l'édifice Canada Permanent, à l'angle des rues Douglas et Johnson.	*Canada Permanent Mortgage Corporation.*	Sa Majesté.....	4 déc. 1928. Un an du 1er nov. 1928.	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	$1,800.00 par année.
Territoire du Yukon					
Mayo—					
Cabine et hangars sur le lot n° 30, bloc 6. Renouvellement du bail n° 14725.	Isaac Mallette.....	Sa Majesté.....	5 juin 1928. Un an du 1er sept. 1928.	Ministère des Postes.	$25.00 par mois.

ETAT N° 3.—Propriétés louées par le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Fin*

L'ITEM SUIVANT A ÉTÉ REÇU TROP TARD POUR ÊTRE INSÉRÉ DANS LE RAPPORT DE L'EXERCICE 1927-1928

Endroit et description de la propriété	Bailleur	Preneur	Date et durée du bail	Fins	Loyer
Ontario					
Toronto— Salle Saint-Paul, située à 858-860, rue Yonge.	La Corporation de la Ville de Toronto.	Sa Majesté.....	30 mars 1928. Deux ans du 1er juin 1927.	Ministère de la Défense nationale.	$2,500.00 par année.

ETAT N° 4.—Actes et documents divers exécutés par ou pour le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929

Endroit et description du document	Par	À	Date du document	Fins	Montant
Nouveau-Brunswick					
Réseau téléphonique de l'Etat— Marché pour le transport d'un réseau téléphonique entre Grande-Anse et Maisonnette.	Sa Majesté.....	*The New Brunswick Telephone Co., Ltd.*	7 sept. 1928	Transport conditionnel.	Subside annuel de $225.00.
Québec					
Ellis-Bay (Port-Menier, Ile d'Anticosti)— Marché pour le droit de passage sur le quai de l'*Anticosti Corporation, Ltd.*	*Anticosti Corporation, Ltd.*	Sa Majesté.....	3 oct. 1928	Du gouvernement...	Conditionnel.
Lac Timiskaming— Abandon de toutes réclamations pour dommages causés par l'inondation aux bâtiments et accessoires de moulin, ainsi qu'à quatre lopins de terre.	Emile Marcoux.....	Sa Majesté.....	5 juin 1928	Règlement des réclamations.	$1,022.75.
Matane— Abandon d'une réclamation au sujet du contrat pour le prolongement du brise-lames de l'est.	J. R. Boulanger et J. Elz. Boulanger.	Sa Majesté.....	21 juill. 1928	Règlement de la réclamation.	$9,827.00.
Timiskaming-Nord— Abandon de toutes réclamations pour dommages causés au lot n° 42 dans le premier rang du canton Duhamel.	Donat Dumont.....	Sa Majesté.....	31 janv. 1929	Règlement des réclamations.	$10.00.
Saint-Hubert— Marché pour le service de l'eau à l'Aérodrome.	La Cie du chemin de fer Canadien-National.	Sa Majesté.....	29 sept. 1928	Service de l'eau à l'Aérodrome.	10 cents par mille gall., mesure impériale.
Ontario					
Burlington-Channel, Pont— Marché pour la fourniture de l'énergie électrique pour la manœuvre du pont.	*The Hamilton Cataract Power, Light and Traction Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	26 janv. 1929	Energie électrique pour la manœuvre du pont.	Suivant les taux établis.
Fort-William— Marché pour l'enlèvement de la terre, de la pierre et du gravier, des terrains du parc, pour être employés dans la construction du brise-lames du gouvernement, en vertu du contrat n° 15914.	*Board of Park Management of City of Fort-William.*	*Chambers, Mcquigge & McCaffrey Co., Ltd.*	5 sept. 1928	Matériaux pour le brise-lames.	Conditionnel.
Ottawa— Marché pour l'achat de la propriété Edwards.	*The Gatineau Co., Ltd.*	Sa Majesté.....	17 avril 1928	Du gouvernement...	$1.00 et autres considérations.
Marché pour la surveillance de la construction du nouvel édifice de la Confédération.	Sa Majesté.....	*Campbell & Shepherd, Limited.*	10 août 1928	Surveillance de la construction de l'édifice.	Conditionnel.
Assurance sur les auvents du gouvernements entreposés dans une bâtisse à 79 rue Booth.	*Newark Fire Insurance Company.*	Sa Majesté.....	19 oct. 1928	Assurance sur auvents.	Police de $15,000.00, prime annuelle de $172.50.

ETAT N° 4.—Actes et documents divers exécutés par ou pour le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description du document	Par	À	Date du document	Fins	Montant
Ontario—suite					
Ottawa—*suite*					
Monument commémoratif national—					
Assurance sur une partie dudit monument pendant qu'il était à l'atelier de MM. *March Bros.*	Lloyds	Sa Majesté	7 janv. 1929	Assurance sur monument.	Police de $7,500.00. Prime de $14.06.
New-Liskeard—					
Abandon de toutes réclamations pour dommages causés par l'inondation au lot n° 15 et au bâtiment qui s'y trouve.	Charlotte Lott, veuve.	Sa Majesté	12 oct. 1928	Règlement des réclamations.	$206.00.
Abandon de toutes réclamations au sujet de dommages au lot n° 4, sur le côté sud de la rue Sharpe.	D. C. Burkholder	Sa Majesté	12 fév. 1929	Règlement de réclamations.	$2,000.00.
Point-Edward—					
Cautionnement au sujet d'une garantie pour les conditions de la licence n° 15755-A, pour l'enlèvement de sable et de gravier d'une certaine étendue de la rivière Sainte-Claire.	*Merlo, Merlo & Ray, Ltd.*, et *Fidelity Insurance Company of Canada.*	Sa Majesté	11 mars 1929	Garantie pour l'exécution des conditions de la licence.	Cautionnement de $1,000.00.
Prescott—					
Assurance sur une propriété expropriée par la Couronne pour le terminus inférieur des Grands Lacs.	*Insurance Company of North America.*	John A. Fleming, transporté à la Couronne.	15 mai 1928	Cession d'assurance.	Police de $2,000.00.
Assurance sur une propriété expropriée par la Couronne pour le terminus inférieur des Grands Lacs.	*Commercial Union Assurance Co., Ltd.*	Ida E. Corbett, transporté à la Couronne.	12 juill. 1928	Cession d'assurance.	Police de $800.00.
Sarnia—					
Abandon de toutes réclamations pour dommages causés au faisceau de pilotis du gouvernement par le vapeur *Otto M. Reiss*, à l'entrée du chenal.	Sa Majesté	*Chicago Navigation Company.*	4 janv. 1929	Paiement des dommages au faisceau de pilotis du gouvernement.	Paiement de $2,166.25 à la Couronne.
Timmins—					
Marché pour l'enlèvement d'un bâtiment de terrains achetés par la Couronne.	Enid E. Brown	Sa Majesté	16 janv. 1929	Enlèvement d'un édifice.	Conditionnel.
Toronto—					
Marché pour l'achat, la démolition et l'enlèvement d'un entrepôt du gouvernement et de bâtisses pour la messagerie des Douanes.	Sa Majesté	*Teperman & Sons.*	6 oct. 1928	Enlèvement de bâtisses du gouvernement.	Prix d'achat de $2,325.00 payé à la Couronne.
Marché pour l'extension de la licence d'occuper certains terrains de la Couronne faisant face à la rue Front, pour le maintien d'un pont temporaire jusqu'au 30 septembre 1929.	Sa Majesté	*The Toronto Terminals Railway Co*	19 mars 1929	Maintien d'un pont temporaire.	Conditionnel.
Saskatchewan					
Regina—					
Marché pour le transport, à la Couronne, d'un lopin de terre, sur lequel on doit ériger une bâtisse pour un arsenal et des bureaux, ainsi qu'une écurie et un garage.	*Regina Armoury Association.*	Sa Majesté	4 août 1928	Arsenal et autres fins du gouvernement.	Conditionnel.
Marché pour le transport d'argents payables par la Couronne en vertu d'un marché de construction pour l'érection d'un arsenal, etc.	*Regina Armoury Association.*	La Banque Royale du Canada.	7 sept. 1928	Transport	Conditionnel.
Sutherland—					
Marché pour le service de l'eau pour la pépinière forestière.	La Corporation de la ville de Sutherland.	Sa Majesté	28 janv. 1929	Fins du gouvernement.	Selon les taux établis.

ETAT N° 4.—Actes et documents divers exécutés par ou pour le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Suite*

Endroit et description du document	Par	À	Date du document	Fins	Montant
Alberta					
Dakin—					
Abandon de toutes réclamations ayant trait aux blessures souffertes par Henry H. Dakin, et aux dommages causés à son automobile lorsqu'il vint en collision avec un fil détaché du réseau télégraphique.	Henry H. Dakin....	Sa Majesté.....	14 fév. 1929	Règlement de réclamation.	$200.00.
Colombie-Britannique					
Douglas—					
Marché pour la pose d'un tuyau de drainage sous la voie ferrée de la *Vancouver, Victoria & Eastern Railway and Navigation Company*, à la station d'arpentage n° 165, deux milles à l'est de White-Rock.	*Vancouver, Victoria & Eastern Railway and Navigation Company.*	Sa Majesté.....	20 janv. 1929	Du gouvernement...	$1.00 et autres considérations.
Kamloops, district de—					
Marché pour l'exploitation des réseaux téléphoniques de l'Etat à partir du 1er octobre 1928.	Sa Majesté.....	*British Columbia Telephone Company.*	12 oct. 1928	Exploitation des réseaux téléphoniques de l'Etat.	$125.00 par mois.
Nootka—					
Cession d'un bail d'un terrain de la Couronne voisin de l'emplacement du quai.	Walter T. Dawley..	*Nootka Packing Co., Ltd.*	24 sept. 1928	Cession d'un bail...	$1.00 et autres considérations.
Port-Alberni—					
Marché pour le raccordement d'une voie d'évitement au quai Assembly.	*The Esquimalt and Nanaimo Railway Company.*	Sa Majesté.....	17 juil. 1928	Du gouvernement...	Conditionnel.
Réseaux télégraphiques et téléphoniques de la Colombie-Britannique—					
Abandon du marché P.W. n° 11503 au sujets des raccordements et de l'échange de trafic sur les réseaux de la Compagnie et de l'Etat.	*The Pacific Telephone and Telegraph Company.*	Sa Majesté.....	9 déc. 1928	Résiliation du marché.	
Vancouver—					
Résiliation du bail P.W. n° 15885 pour un local de la Couronne à l'angle de la rue Keefer et de l'avenue Gore.	Sa Majesté.....	Robert M. Edgar.	13 déc. 1928	Résiliation du bail.	
Vancouver, île—					
Marché de vente d'un réseau télégraphique de l'Etat entre Campbell-River et Campbellton, C.-B.	Sa Majesté.....	*British Columbia Telephone Company.*	15 juin 1928	Exploitation du réseau télégraphique.	Conditionnel.
Woodwards-Slough (rivière Fraser)—					
Abandon de toutes réclamations au sujet du contrat pour la construction d'un barrage.	Norman E. Broley..	Sa Majesté.....	2 août 1928	Règlement de réclamation.	$11,639.74.
Divers					
Bateau *Esquimalt*—					
Enregistrement de la construction, etc., du bateau de Sa Majesté *Esquimalt.*	Enregistreur de vaisseaux, Victoria, C.-B.	Sa Majesté.....	17 mai 1928	Certificat d'enregistrement.	
Chalands du gouvernement n°s 88 et 89—					
Assurance sur les chalands pendant qu'ils étaient loués à la Ville de Toronto.	Ville de Toronto; assurés par la *Western Assurance Co.*	Sa Majesté.....	21 juin 1928	Assurance sur chalands pendant la période de location.	Police de $4,000.00.

ETAT N° 4.—Actes et documents divers exécutés par ou pour le Ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1928 au 31 mars 1929—*Fin*

LES ITEM SUIVANTS ONT ÉTÉ REÇUS TROP TARD POUR ÊTRE INSÉRÉS DANS LE RAPPORT ANNUEL DE L'EXERCICE 1927-1928

Endroit et description du document	Par	À	Date du document	Fins	Montant
Ontario					
Prescott—					
Assurance sur une propriété expropriée par la Couronne pour le terminus inférieur des Grands Lacs.	*Mount Royal Insurance Company.*	Glasford Fretwell, transporté à la Couronne.	1er janv. 1926	Cession d'assurance.	Police de $1,500.00.
Assurance sur une propriété expropriée par la Couronne pour le terminus inférieur des Grands Lacs.	*Toronto Casualty Insurance Company.*	Angus Reid, transporté à la Couronne.	14 août 1926	Cession d'assurance.	Police de $1,000.00.
Assurance sur une propriété expropriée par la Couronne pour le terminus inférieur des Grands Lacs.	*Toronto Casualty Fire & Marine Insurance Company.*	H. E. Whitney, transporté à la Couronne.	23 sept. 1926	Cession d'assurance.	Police de $500.00.
Assurance sur une propriété expropriée par la Couronne pour le terminus inférieur des Grands Lacs.	*Canada Accident and Fire Insurance Company.*	John P. Whitney, transporté à la Couronne.	22 avril 1927	Cession d'assurance.	Police de $500.00.
Assurance sur une propriété expropriée par la Couronne pour le terminus inférieur des Grands Lacs.	*Grenville Patron Mutual Fire Insurance Company.*	B. H. Cochrane, transporté à la Couronne.	28 sept. 1927	Cession d'assurance.	Police de $3,500.00.
Assurance sur une propriété expropriée par la Couronne pour le terminus inférieur des Grands Lacs.	*Caledonian Insurance Company.*	W. M. Friend, transporté à la Couronne.	28 sept. 1927	Cession d'assurance.	Police de $700.00.

GALERIE NATIONALE DU CANADA

Eric Brown, directeur

Au cours de l'exercice 1928-29, la Galerie nationale a subi une appréciable expansion. Les œuvres dont s'est enrichie la collection artistique peuvent à coup sûr être comptées parmi les acquisitions les plus importantes et les plus précieuses faites jusqu'ici. Dans ses expositions temporaires d'œuvres d'art canadiennes et étrangères qu'elle tient à Ottawa et en plusieurs endroits du Dominion, la Galerie nationale continue de démontrer son progrès et les avantages toujours grandissants qu'elle procure au peuple canadien.

Les nouvelles œuvres acquises et celles prêtées pour fins d'exposition sont énumérées plus bas, mais il importe de faire une mention spéciale des œuvres d'art supérieures suivantes, afin d'indiquer en quel sens se développe notre institution.

Le "Portrait de Daniello Barbaro", par Vecelli Tiziano, dit le Titien, est une très magnifique peinture d'un prélat vénitien bien connu qui fut pendant quelque temps ambassadeur à la cour d'Edouard VI. C'est une production d'une grande dignité et d'une grande distinction qui représente hautement, dans la collection canadienne, un des plus grands peintres de tous les temps. Son authencité a été absolument établie grâce à des documents contemporains qui existent encore aujourd'hui.

Un autre éminent tableau vénitien acheté cette année est un grand et imposant portrait de Giovanni Cariani de Busis, dit Cariani, qui vécut de 1480 à 1547. Les premières œuvres de Cariani sont généralement reconnues comme ses meilleures, et ce portrait, qui fut probablement peint peu après l'an 1500, doit être accepté comme une des plus importantes peintures de son temps. Il est signé: "Io Carianis de Busis Bergamensis pinxit".

On a bien débuté dans la collection d'œuvres de l'école allemande par l'acquisition du "Portrait d'un noble allemand", de Bartel Beham. C'est une jolie peinture exécutée avec brillantes couleurs et qui révèle un art très développé. Le Canada a certainement été heureux en faisant l'acquisition de ce précieux tableau, d'autant plus que la Galerie de Nuremburg, le Louvre, et la Galerie nationale de Londres, faisaient, dans le temps, des démarches pour se le procurer.

Une autre peinture du XVIe siècle est le "Portrait d'une dame appelée Marguerite de Valois", par sir Anthony More, Antonio Moro (1512-1576). C'est le distingué portrait d'une noble dame peint avec ce souci d'exécution et ce puissant talent de faire ressortir l'air expressif du sujet, qui caractérisent à un si haut degré la tradition flamande. Il a été exposé à la *National Art Treasures Exhibition*, en 1857.

La collection de l'école britannique s'est enrichie d'un tableau de valeur, intitulé: "The Wreckers" (Les pillards de mer), par George Moreland (1763-1804).

La section canadienne des beaux-arts de la Galerie nationale s'accroît constamment par l'acquisition judicieuse des principales œuvres montrées aux expositions officielles qui ont lieu au cours de l'année.

Voici la liste des principales acquisitions faites au cours du dernier exercice:

PEINTURES À L'HUILE

Daniello Barbaro ..... Vecelli Tiziano, dit le Titien (1489-1576).
Portrait d'un noble allemand ..... Bartel Beham (1502-1540).
The Wreckers ..... George Moreland (1763-1804).
Portrait d'un membre de la famille Cariani.... Giovanni Cariani de Busis, dit Cariani (1480-1547).
Portrait d'une dame appelée Marguerite de Valois ..... Sir Anthony More (1512-1547).
Le jour de la mobilisation, 1914 ..... Mary Bell Eastlake.

SCULPTURES

Elizabeth Wyn Wood (marbre)	Emanuel Hahn, A.R.C.A.
La Cène	Sculpture canadienne française en bois, du XVIIe au XIXe siècle.
Le crucifix	" " " "
Deux anges	" " " "
Figures dorées	" " " "
Tête d'ange	" " " "
Figures	" " " "
Le Christ dans sa gloire	" " " "
Fonts baptismaux	" " " "

Le département des estampes a fait l'acquisition d'un certain nombre d'estampes anciennes et modernes dont les plus importantes sont celles exécutées par Altdorfer, Dürer, Faithorne, Cotman, Hollar, Girtin et Clare Leighton, Eric Dagleish, John Nash, Gwendolyn Ravarat, Stephen Gooden, Edwin H. Holgate, F. S. Challener.

Des expositions d'œuvres prêtées ont eu lieu aux endroits suivants:

Saint-Jean, N.-B.	L'exposition de Saint-Jean (14 tableaux).
Montréal, P.Q.	L'Association des beaux-arts de Montréal (32 estampes).
Québec, P.Q.	La Citadelle (9 peintures, 41 estampes).
Fort-William, Ont.	La bibliothèque publique (17 tableaux).
Guelph, Ont.	Le collège d'agriculture d'Ontario (17 tableaux).
Kingston, Ont.	*Kingston Art and Music Club* (25 tableaux).
London, Ont.	*Western Fair* (21 tableaux).
Ottawa, Ont.	L'édifice du parlement (32 peintures, 8 gravures, 35 estampes de Medici).
	Rideau Hall (32 peintures, 32 gravures, 17 estampes de Medici).
	Au bureau du Gouverneur général (4 tableaux).
St. Thomas, Ont.	Le collège Alma (20 tableaux).
Stratford, Ont.	La bibliothèque publique (8 tableaux).
Toronto, Ont.	La galerie des beaux-arts de Toronto (14 sculptures).
Winnipeg, Man.	L'école des beaux-arts de Winnipeg (20 tableaux).
Moose-Jaw, Sask.	La bibliothèque publique (18 tableaux.
Calgary, Alta.	*Women's Canadian Club* (17 tableaux).
Camrose, Alta.	La bibliothèque publique (20 tableaux).
Drumheller, Alta.	La bibliothèque publique (20 tableaux).
Edmonton, Alta.	*Edmonton Museum of Art* (15 tableaux).
New-Westminster, C.-B.	L'exposition de New-Westminster (19 tableaux).
Vancouver, C.-B.	L'exposition de Vancouver (19 tableaux).
Victoria, C.-B.	*Island Arts and Craft Society* (20 tableaux).
Washington, D. de C.	La Légation canadienne (10 tableaux).

EXPOSÉ FINANCIER

Crédit voté	$135,000 00	.....
Acquisitions	.....	$113,910 77
Salaires	.....	6,811 50
Entretien général	.....	14,266 52
Non dépensé	.....	11 21
	$135,000 00	$135,000 00

DOMINION DU CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

Pour l'année financière commencée le 1er avril 1928 et terminée le 31 mars 1929

Présenté conformément aux dispositions des Statuts revisés du Canada, chapitre 35, article 33

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1930

A Son Excellence le Très Honorable Vicomte Willingdon, G.C.S.I., G.C.M.G., G.C.I.E., G.B.E., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada pour l'année financière terminée le 31 mars 1929.

C. A. DUNNING,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

TABLE DES MATIÈRES

		Page
1.	Rapport du sous-ministre	5
2.	Rapport annuel du réseau du National-Canadien	43
3.	Rapport annuel distinct des chemins de fer du gouvernement canadien	80
4.	Rapport annuel du comptable du ministère	103
5.	Rapport annuel de l'ingénieur en chef sur l'état des canaux	129

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR L'ANNÉE FINANCIÈRE TERMINÉE LE 31 MARS 1929

A l'hon. C. A. Dunning,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter ci-joint le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'année civile 1928, pour ce qui est des opérations ferroviaires, et pour l'année financière se terminant le 31 mars 1929, pour ce qui concerne les autres activités du ministère. Le rapport comprend le compte rendu des activités des Chemins de fer Nationaux du Canada, y compris les propriétés antérieurement exploitées par le *Canadian Northern,* le Grand-Tronc-Pacifique et les compagnies du Grand-Tronc, de même que les lignes établies par l'Etat telles que l'Intercolonial et ses embranchements, le Transcontinental et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Il contient également un compte rendu distinct des opérations des lignes établies par l'Etat ainsi que les états usuels sur les affaires de la Caisse d'assurance et de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Etat. Le rapport du comptable du ministère relate les activités financières du ministère pour l'année financière; il comprend aussi un état de toutes les dépenses et recettes antérieures et postérieures à la Confédération relativement aux ouvrages du ministère qui passèrent sous la régie du gouvernement fédéral à l'époque de la Confédération. Le rapport du comptable fait aussi connaître les applications de la Loi de compensation des employés de l'Etat, de 1918, que le ministère administre au nom des services de l'Etat dispersés dans tout le Canada, vu que c'est le ministère le plus intéressé, en raison du grand nombre d'employés des chemins de fer de l'Etat, des canaux du Dominion et vu les nombreuses activités du ministère à la baie d'Hudson. Le rapport du comptable du ministère contient en outre un tableau de toutes les subventions versées par le gouvernement fédéral aux chemins de fer canadiens pour les fins de construction. Le rapport de l'ingénieur en chef traite de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des canaux du Canada pendant l'année financière ainsi que du travail du ministère en vue de l'amélioration du port de Churchill, le terminus océanique du chemin de fer de la Baie d'Hudson.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Le rapport des chemins de fer Nationaux embrasse la sixième année complète depuis que les chemins de fer de l'Etat ont été placés sous la direction du bureau actuel de régie; il marque aussi la dixième année de l'emploi de l'appellation collective et descriptive "Chemins de fer Nationaux du Canada", appellation adoptée le 20 décembre 1918, date de l'acquisition des lignes du Canadian *Northern* et de la centralisation des chemins de fer établis par l'Etat sous l'autorité du bureau du *Canadian Northern* pour les fins d'administration et d'exploitation. Après l'adoption de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, le rapport pour l'année 1927 fut publié en deux parties, l'une traitant des résultats d'exploitation du réseau, à l'exclusion des lignes de

l'Est, selon que définie par la loi, et l'autre portant sur les lignes de l'Est séparément. Par déférence pour les suggestions des membres du comité permanent des Chemins de fer et de la Marine marchande possédés et exploités par l'Etat ces deux rapports ont été réunis cette année et on y a ajouté un état indiquant les résultats d'exploitation du réseau dans son ensemble, y compris les lignes de l'Est. Il est possible, de cette façon, de présenter les renseignements spéciaux requis par la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes relativement aux opérations dans ces provinces, tout en présentant un état complet des résultats des opérations dans l'ensemble.

Avant d'aborder le rapport lui-même, il serait peut-être intéressant de parler de la procédure suivie par le Parlement dans l'étude du rapport annuel et des crédits des chemins de fer Nationaux du Canada et de la Marine marchande. Selon la coutume antérieure, la présentation au Parlement des crédits des lignes de l'Etat était accompagnée d'une déclaration du ministre des Chemins de fer faisant connaître les résultats des opérations des années antérieures. Les renseignements présentés étaient nécessairement limités quant aux détails et faisaient généralement l'objet d'un débat hâtif au moment de la discussion des crédits par le comité des voies et moyens. Dans le but de s'armer pour ce débat et afin de se renseigner sur les questions ferroviaires en général, les membres avaient souvent recours au privilège encore en vogue, bien que à un degré moindre, d'inscrire au Feuilleton des questions sur les problèmes ferroviaires dans le but d'obtenir une réponse officielle du ministre. Dans ces circonstances, les questions se rapportant à la politique et à l'administration des chemins de fer faisaient souvent l'objet de débats dont la vivacité n'était pas dans l'intérêt du chemin de fer. Après que le bureau d'administration des Chemins de fer Nationaux fut réorganisé et que la Marine marchande de l'Etat fut placée sous l'autorité du même conseil d'administration, il devint apparent que les besoins des chemins de fer et de la marine exigeassent une méthode d'examen plus directe par le Parlement des résultats des opérations et des opérations anticipées que laissent entrevoir les crédits des chemins de fer et de la marine. Par conséquent, on nomma, particulièrement pour la session de 1924, un comité permanent pour s'enquérir des questions concernant les chemins de fer et la Marine marchande possédée, exploitée et régie par l'Etat. On envoya à ce comité les comptes et les crédits des chemins de fer Nationaux et de la Marine marchande pour qu'il les étudiât et fît rapport à la Chambre, mais il était entendu que la nomination de ce comité ne restreignait en rien le droit de discussion au comité des voies et moyens. L'institution du comité, bien qu'étant une expérience pour cette fin particulière, était conforme à la politique suivie en 1921 lorsque furent formés des comités spéciaux du Parlement pour étudier les problèmes de régie ferroviaire et en 1922 pour connaître des questions se rapportant à l'accord du Pas du Nid de Corbeau. La nomination du comité permanent des chemins de fer et de la Marine marchande donna des résultats satisfaisants dès le début et le cinquième et dernier rapport du premier comité attirait l'attention sur les remarques suivantes de sir Henry Thornton, remarques prononcées à la fin de son témoignage devant le comité:—

"Il est absolument essentiel, à mon avis, qu'il existe certains moyens de discussion et de communication entre l'administration du réseau des chemins de fer et les représentants des actionnaires, la population du Canada, et ces représentants sont, naturellement, les membres du Parlement fédéral. Or, toutes les discussions soulevées ici, à mon point de vue, nous ont grandement éclairés, nous ont été d'un grand service, et je ne puis que désirer que l'on trouve certains moyens de permettre à l'Administration d'étudier, de concert avec un comité autorisé de la Chambre, les diverses questions au sujet desquelles certains malentendus pourraient exister. J'espère que l'on fera quelque chose en vue d'en arriver à ce résultat."

Ainsi il arriva, avec l'approbation de tous les intéressés, que le comité fut maintenu pendant six sessions du Parlement. Le comité se compose de quinze membres représentant les divers partis de la Chambre. Toutefois, il n'y a pas que les membres du comité qui peuvent assister aux séances et tout député dési-

rant des renseignements sur les problèmes ferroviaires et maritimes peut se faire entendre. Vu l'étendue de nos entreprises nationales dans le domaine du transport sur terre et sur mer, on a reconnu le comité comme l'un des plus importants comités du Parlement. On appréciera ce fait davantage si on observe que les opérations des chemins de fer Nationaux accusent une recette d'exploitation de $304,591,268 et des dépenses d'exploitation de $249,731,695 et celles de la Marine marchande de l'Etat une recette d'exploitation de $9,112,484 et des dépenses d'exploitation de $9,556,609; les emprunts nécessaires aux besoins des chemins de fer Nationaux et aux navires de l'Etat et du Canadien-National avec la subvention statutaire applicable au tarif ferroviaire dans les provinces Maritimes se sont élevés, au cours de la dernière session, à la somme de $64,272,172. Quand il étudie le rapport annuel et les crédits, le comité invite à comparaître devant lui les principaux fonctionnaires des chemins de fer et examine chaque article et les renseignements contenus dans le rapport sont complétés par des états supplémentaires, si le comité le désire. Il est en tout temps loisible de discuter librement et franchement les opérations des chemins de fer et de la marine ainsi que la politique et les usages qui en découlent. De cette façon nous obtenons de première main des explications sur des questions qui autrement ne seraient pas bien comprises, et par ce contact direct la confiance est maintenue et les malentendus évités. Cette étude faite par le comité est loin d'être superficielle comme le révèle le compte rendu publié chaque jour. Le comité a tenu neuf séances au cours de la dernière session et parmi les témoins entendus, mentionnons le président des chemins de fer Nationaux, le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, le vice-président, division du contentieux, chemins de fer Nationaux, le vice-président, division de l'exploitation et de la construction, le vice-président, divisions de l'assurance, de la colonisation et du télégraphe, le vice-président, division des achats et des fournitures, le vice-président, division de la finance, l'auditeur général des chemins de fer, l'ingénieur en chef adjoint, le directeur général de la région de l'Atlantique, un représentant du Bureau de l'économie politique des chemins de fer Nationaux, un représentant de la maison des comptables brevetés qui fait la vérification continue des livres des chemins de fer et de la marine, le directeur général suppléant, marine de l'Etat, et le directeur du trafic de la marine.

AMÉLIORATION IMPORTANTE

La longueur de la voie principale des chemins de fer Nationaux était de 22,468.49 milles le 31 décembre 1928, soit une augmentation de 269.46 milles au cours de l'année. Il y a en outre 190.92 milles de lignes exploitées, principalement des lignes électriques, qui ne sont pas comprises dans le chiffre qui précède. Le revenu net de l'exploitation ferroviaire, y compris les lignes de l'Est, a atteint le chiffre de $54,859,573.32, comparé à $41,573,851.37 pour 1927. Il est maintenant possible de jeter un regard en arrière sur l'histoire du développement ferroviaire au Canada en ce qu'il fut affecté par la débâcle il y a une dizaine d'années, alors que le gouvernement fut forcé d'intervenir dans une situation devenue impossible pour les promoteurs du *Canadian Northern* et du Grand-Tronc-Pacifique et qui affecta également la Compagnie du Grand-Tronc. Pendant les trois premières années qui marquèrent le progrès de l'étatisation (1919-1921), l'exploitation accusa un déficit de $60,299,992.30. C'est en 1922 que l'exploitation accusa son premier surplus lequel se chiffra à $2,886,-711.15. L'année 1928 est donc la septième année consécutive au cours de laquelle il a été possible à l'administration d'annoncer un surplus d'exploitation, et pendant les six années qui suivirent la réorganisation de l'administration, sous la direction de sir Henry Thornton, ces surplus d'exploitation ont accusé en moyenne une augmentation annuelle de dix millions de dollars, et il est maintenant possible, de montrer pour sept années consécutives de cette période de dix ans

un surplus total de $217,484,481 en regard d'un déficit d'exploitation de $60,299,-992.30 qui s'est produit au cours des trois premières années de cette période intéressante, années de transition pendant lesquelles des lignes autrefois rivales furent réunies dans une même famille ferroviaire dont l'exploitation est aujourd'hui l'objet d'une attention si favorable.

On a constaté qu'il était plus facile de régler les difficultés découlant de l'exploitation et de la gestion collectives que de résoudre les problèmes de la reconstruction financière dans une exploitation si vaste, embrassant les affaires de tant de corporations. On avait espéré que la gestion serait en état de présenter à la dernière session à la considération du gouvernement et du Parlement un projet de réajustement financier, mais la chose ne fut pas possible. Toutefois, le ministre des Chemins de fer et Canaux et le président des chemins de fer Nationaux exprimèrent l'espoir devant le comité permanent qu'il serait possible d'aborder le problème à la session suivante. Dans l'intervalle, vu la nécessité de porter aux livres l'intérêt sur les prêts et avances consentis par l'Etat aux chemins de fer dont le gouvernement a depuis fait l'acquisition, prêts dont quelques-uns datent de 1911, un déficit figure encore après les frais généraux. La recette de 1928 permit aux chemins de fer de payer les intérêts sur la dette consolidée de $977,889,032.94, non échue et entre les mains du public. Les intérêts s'élevaient à $41,810,879.89. Toutefois les frais au compte du revenu comprennent aussi un item de $32,507,336.88, représentant l'intérêt sur les avances faites aux chemins de fer par le gouvernement fédéral et s'élevant à $562,410,349.30. Cet item est porté comme une dette des chemins de fer au gouvernement accumulée d'une année à l'autre, mais elle n'est pas inscrite comme une dette dans les comptes du gouvernement. Cet intérêt impayé figure au bilan consolidé du réseau des chemins de fer Nationaux comme une obligation de $258,024,307.41. La répétition chaque année de cet intérêt dans l'état du revenu explique le déficit net, après déduction de tous les frais; le déficit net était de $24,730,410.08 en 1928 comparé à $34,373,027.22 en 1927. . Ainsi le seul item d'intérêt sur les avances du gouvernement excède le déficit après que les obligations fixes dues au public ont été soldées.

Les sommes requises pour rencontrer les obligations des chemins de fer viennent de trois sources: la recette des chemins de fer, les placements du public et les prêts consentis par le gouvernement. Pour la période de dix ans que nous sommes présentement à étudier, du 1er avril 1919 au 31 mars 1929, les déboursés des chemins de fer se sont élevés à $917,449,655.88, somme qui a été affectée aux fins suivantes:—

Déficits de revenu	$206,142,969 42
Paiement des obligations échues	297,972,557 52
Acquisitions et améliorations	413,334,128 94
Total	$917,449,655 88

Ces fonds ont été puisés aux sources suivantes:—

Prêts en espèces du gouvernement fédéral		$249,237,595 89
Emissions d'obligations et de billets garanties par le gouvernement fédéral	$416,536,125 20	
Emissions non garanties	82,212,256 60	
Moins escomptes, etc	*10,536,321 81*	
		488,212,059 99
Total		$917,449,655 88

Toutefois, comme de cette somme $297,972,557.52 ont été affectés au paiement d'obligations échues, l'augmentation nette de la dette des chemins de fer Nationaux pendant les dix années en question n'a pas été de $917,449,655, mais de $619,477,098.36. On constatera que $413,334,128.94 de cette somme ont été affectés à des acquisitions et améliorations, laissant une somme de $206,142,969.42 qui

représente l'augmentation de la dette par suite de la nécessité de rencontrer les déficits antérieurs.

Il est satisfaisant de pouvoir constater, par suite de la position avantageuse dans laquelle les chemins de fer se trouvent en 1929, que le besoin de prêts en espèces et de garantie d'obligation est notablement diminué. Comme le démontrent les états annexés, il y eut une époque où les besoins des chemins de fer étaient si pressants qu'il fallut pour une période de deux ans (1920-1921 et 1921-1922) que le gouvernement fédéral leur consentît des prêts en espèces s'élevant à 222 millions et qu'il garantît des émissions d'obligation pour la somme de 111 millions, soit un total de 333 millions. Ce sont les heures les plus sombres traversées par les chemins de fer Nationaux. Comme les états le démontrent aussi, il y a cinq, ans les prêts en espèces de l'Etat sont descendus à 10 millions par an et il ne s'en fait plus du tout depuis deux ans; les garanties ont aussi également diminué malgré les exigences onéreuses d'un réseau qui se développe rapidement au point de vue des capitaux requis:—

Année financière	Prêts en espèces de l'Etat	Emissions d'obligations garanties
	$ c.	$ c.
1919–20	71,739,107 66	17,109,027 00
1920–21	110,329,351 52	50,000,000 00
1921–22	111,940,957 42	61,000,000 00
1922–23	80,678,179 20	Nil
1923–24	24,500,000 00	72,500,000 00
1924–25	10,000,000 00	81,000,000 00
1925–26	10,000,000 00	Nil
1926–27	10,000,000 00	34,879,252 86
1927–28	Nil	65,000,000 00
1928–29	Nil	35,047,845 34
	429,237,595 89	416,536,125 20

Les garanties précitées s'appliquent et au principal et aux intérêts. En outre, l'intérêt sur $216,207,141 représentant certaines actions et débentures du Grand-Tronc garanti à perpétuité en 1920, comme l'une des conditions de l'accord pourvoyant à l'acquisition du Grand-Tronc. En comprenant les garanties du Grand-Tronc, les garanties totales pour la période de dix ans qui est passée en revue ont été de $632,743,266.

Toutefois, il y eut avant 1919 des prêts et garanties du gouvernement fédéral, et le 31 mars 1929 les prêts s'élevaient à $562,410,349.30 et les garanties à $689,-714,499.79. Des prêts en espèces plus de 560 millions furent absorbés par des lignes autrefois de propriété privée dans les proportions exposées plus bas et les fonds furent utilisés de la façon suivante:—

—	Ch. de fer Canadian Northern	Ch. de fer Grand-Tronc	Ch. de fer Grand-Tronc-Pacifique	Totaux
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Déficits d'exploitation et de revenu	149,973,731 60	30,788,886 75	64,579,082 01	245,341,700 36
Remboursement de la dette publique	60,754,580 32	25,564,392 78	.....	86,318,973 10
Dépense à compte du capital	130,884,200 18	44,126,863 98	25,060,236 27	200,071,300 43
Capital d'exploitation	3,187,466 56	18,102,038 82	7,239,488 28	28,528,993 66
Total	344,799,978 66	118,582,182 33	96,878,806 56	560,260,967 55

Ce tableau démontre que 200 millions furent engagés dans la voie et le matériel roulant et 86 millions furent affectés à rembourser les bailleurs de fonds. Comme on l'a déjà indiqué, $41,536,125.20 des 689 millions de garanties furent garanties après la faillite des chemins de fer sous le régime de la pro-

priété privée. Le produit de ces dernières garanties fut utilisé de la façon suivante:—

Déficits d'exploitation et de revenu	$ 35,820,702 54
Remboursement de la dette au public	189,214,879 08
Remboursement de la dette à l'Etat	3,394,707 95
Dépense à compte du capital	163,784,856 74
Capital d'exploitation	9,152,963 62
Soldes non utilisés (31 décembre 1928)	7,204,130 96
	$408,572,240 89

On trouvera dans l'état de la dette consolidée figurant au rapport du National-Canadien qui fait partie de la présente publication une liste complète des émissions garanties par le gouvernement fédéral aussi bien que par les provinces.

CHEMIN DE FER VERMONT-CENTRAL

Le chemin de fer Vermont-Central, acheté pour le compte des chemins de fer Nationaux, vendu pour cause d'hypothèque non payée le 29 juillet dernier, était sous la régie d'un séquestre depuis le 12 décembre 1927. Les inondations sans précédent de novembre 1927 ont fortement endommagé 253 milles de voie et charrié ou détruit 54 ponts. La seule matière requise pour restaurer la couche de ballast a été estimée à 1,296,000 verges cubes. Par suite de ce dommage, la productivité du chemin de fer a été grandement diminuée et le service donné pour répondre aux besoins absolus de la population du Vermont a occasionné, pour les mois de novembre et décembre 1927, une perte de plus de $25,000, et le dommage à la propriété a été estimé à plus de $2,668,000. Le chemin de fer, étant ainsi incapable de rencontrer ses obligations et de se procurer les fonds nécessaires pour les réparations, fut placé entre les mains d'un séquestre à la demande des chemins de fer Nationaux du Canada, son principal actionnaire et créancier.

Le séquestre fut terminé par la vente à l'enchère du chemin de fer à St-Albans, Vermont, le 29 juillet 1929, conformément à un décret de retrait forcé (foreclosure) émis par la cour de Vermont (Etats-Unis), pour la somme de 22 millions de dollars plus l'obligation d'assumer le paiement des certificats de séquestre pour la somme de 5 millions. Les acquéreurs de la propriété ont donc assumé des obligations pécuniaires pour la somme de 27 millions. Une nouvelle compagnie sous la régie des chemins de fer Nationaux prendra possession de la propriété. Cette compagnie fonctionnera comme unité distincte et sera constituée en corporation sous l'empire des lois générales du Vermont et sera désignée sous le nom de "Chemin de fer du Vermont-Central, Enr." Autorité de former cette nouvelle compagnie et d'établir ses rapports avec les chemins de fer Nationaux, a été obtenue à la dernière session de la législature du Vermont qui approuva la réorganisation sans dissidence. Les formalités statutaires pour la constitution en corporation ayant été remplies, la première réunion des actionnaires et administrateurs du Vermont-Central, Enr., fut tenue le 16 août 1929, à St-Albans (Vermont), à laquelle réunion le chemin de fer Vermont-Central, Enr., revêtu de l'autorité nécessaire, signa un accord avec les chemins de fer Nationaux et les acheteurs nominatifs décrétant le transport par les acheteurs au chemin de fer Vermont-Central, Enr., de la surenchère et des droits qui en découlent, ainsi que l'émission par le Vermont-Central de certaines actions, obligations et débentures à la Compagnie des chemins de fer Nationaux en échange des vieilles obligations de l'ancienne compagnie de chemin de fer du Vermont-Central et d'une somme en espèces et autres considérations.

Voici sous forme de tableau comparatif un état de l'intérêt pécuniaire et des placements de la Compagnie des chemins de fer Nationaux dans la compagnie du Vermont-Central et les garanties qu'il est proposé que le Vermont-Central émette en faveur de la compagnie des chemins de fer Nationaux:—

Intérêt pécuniaire et placements		Garanties proposées	
1. Obligations et intérêt	$ 14,198,205 55	1. Nouvelles obligations hypothécaires	$ 12,000,000
2. Avances d'argent	20,725,274 20	2. Débentures	5,000,000
3. Actions	2,184,600 00	3. Actions	10,000,000
	$ 37,108,079 75		$ 27,000,000

Outre ce qui précède, la compagnie des chemins de fer Nationaux doit verser au chemin de fer Vermont-Central, Enr., la somme de cinq millions de dollars pour le paiement de certificats de sequestre en souffrance. En retour, la compagnie des chemins de fer Nationaux reçoit une somme analogue en nouvelles obligations hypothécaires. Le transport de cette somme porte le chiffre du montant investi par la compagnie des chemins de fer Nationaux dans le Vermont-Central à $42,108,079.75. Comme la nouvelle émission projetée s'élève à 27 millions de dollars, le résultat pratique sera que la compagnie mère réduit son placement dans la compagnie filiale d'au delà de 15 millions. La dette portant intérêt de l'ancienne compagnie s'élevait à $23,056,714.72 et les frais fixes à $1,242,391.18. Par contre, la nouvelle compagnie émet des valeurs portant intérêt au montant de 17 millions de dollars sur lesquelles les frais fixes seront de $875,000 par année, soit $367,391 de moins qu'antérieurement.

PROJET DE PENSION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

La formation du réseau des chemins de fer Nationaux fit naître la nécessité d'étudier un projet général de pensions, et il y a une couple d'années le ministre des Chemins de fer autorisa, au nom du gouvernement, la préparation d'un projet qui fut présenté au Parlement au cours de la session récente sous le titre de Bill n° 2, Loi portant modification à la Loi du Grand-Tronc, 1906-1907, relativement aux pensions, et Bill n° 3, Loi modifiant davantage la Loi concernant la caisse de secours des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard. Ces deux bills après avoir été adoptés par le Parlement devinrent les chapitres 4 et 5 de la session de 1929. Pour les fins de pension, la Loi du Grand-Tronc selon que modifiée peut être citée comme la Loi de pension du Canadien-National. Aux termes de la loi originelle, seuls les employés des chemins de fer Nationaux du Canada qui avaient été attachés au réseau de l'ancien Grand-Tronc avaient droit à pension. Cela constituait une distinction injuste au détriment des employés des anciens *Canadian-Northern* et Grand-Tronc-Pacifique. Les premiers chemins de fer de l'Etat ne furent pas affectés de la même façon, vu que les employés de ces lignes jouissaient du privilège de la pension en vertu de la Loi de la caisse de secours des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, établie en 1907. Lorsque se produisit cette situation, au moment de la fusion des chemins de fer et de la centralisation des conseils d'administration, le bureau des administrateurs décida, par résolution, d'appliquer provisoirement le système original de pension du Grand-Tronc aux autres employés non protégés jusqu'à l'adoption d'un système général de pension à tous les employés des chemins de fer Nationaux du Canada. Le plan général adopté par le Parlement est le résultat de l'étude des représentants de l'administration et des employés intéressés, et la législation soumise au Parlement représentait le résultat des négociations de l'exécutif avec les employés relativement aux dispositions projetées.

Seuls les cheminots pouvaient bénéficier de la caisse de pension du Grand-Tronc, tandis que le projet général s'applique à tous les employés des chemins de fer Nationaux, des messageries, du télégraphe, de la marine, etc.

Les pensions accordées en vertu du plan général seront virtuellement les mêmes que celles qu'accordent le Pacifique-Canadien et les grands chemins de fer des Etats-Unis, à savoir, un pour cent du salaire moyen des derniers dix ans multiplié par le nombre d'années de service. Dans son application maxima le projet de pension de retraite exigera que les chemins de fer fassent un déboursé annuel de un million de dollars.

A la date de l'adoption de la loi concernant les pensions, il y avait dans le service des chemins de fer 109,423 employés, permanents ou non, dont 85,977 étaient sur les lignes canadiennes, 11,514 sur les lignes des Etats-Unis et 11,932 dans les services d'hôtel, de messageries, de télégraphe et de transport maritime. Du nombre précédent, 10,861 font partie de la caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard et environ 15,000 peuvent être considérés comme surnuméraires et, par conséquent, non pensionnables, de sorte que l'on peut estimer à 83,000 environ le nombre d'employés qui seront affectés par le nouveau projet général de pension de retraite.

L'amendement à la Loi originelle de la caisse de prévoyance (Bill n° 3) avait pour objet de permettre de placer tous les employés sous le régime d'un projet général de pension. La Caisse de prévoyance, inaugurée en 1907, fut établie selon les règles de la coutume anglaise, c'est-à-dire par contribution et des employés et du patron. La caisse n'a pu suffire à ses propres besoins, parce que depuis sa fondation on a ajouté plusieurs chemins de fer et plusieurs employés au réseau des chemins de fer de l'Etat. Par conséquent, on a jugé sage de donner au gouverneur en son conseil le pouvoir de fermer la porte de la caisse aux nouvelles recrues, protégeant les membres actuels de leurs droits acquis, et de permettre à tout employé qui le désire de se retirer et de prendre avantage du projet général.

Aux termes de la Loi concernant la caisse de prévoyance, les employés sont tenus de contribuer mensuellement 1½ p. 100 de leurs salaires ou gages et Sa Majesté est tenue de contribuer annuellement, à même la recette brute du chemin fer, une somme égale aux contributions des employés, mais n'excédant pas $100,000 pour une année quelconque. Mais la caisse n'a pu suffire à ses propres besoins, au point que les chemins de fer ont dû nécessairement, depuis ces récentes années, verser des contributions annuelles spéciales afin de combler le déficit et de maintenir la caisse dans un état de solvabilité. La somme requise pour cette fin pour l'année close le 31 mars 1928 fut de $428,320.17. De plus, le Parlement vote chaque année environ $36,000 pour porter la pension minima de $20.00 à $30.00 par mois. La caisse de prévoyance compte un total de 10,861 membres comprenant 1,675 employés du Transcontinental sur un total de 7,674. Le nombre total des employés des chemins de fer de l'Etat, y compris le Transcontinental, est de 19,160, duquel nombre 1,300 peuvent être considérés comme surnuméraires.

Les règles et règlements du nouveau régime de pension entrèrent en vigueur le 1er août 1929. Ces règles et règlements pourvoyaient à la représentation directe des syndicats des employés de chemin de fer dans le comité de pension et portent la pension minima de $200 à $300 par année. L'âge de l'admission à la retraite qui était de 65 ans n'est pas changé, mais le comité peut étudier chaque cas séparément et peut permettre la continuité des services à la demande des fonctionnaires intéressés suivant la condition physique de l'individu. Le comité de pension se compose de neuf membres, dont sept sont des fonctionnaires de la compagnie, y compris M. W. D. Robb, vice-président, et les chefs du contentieux, de l'entretien et de l'exploitation, du trafic, des finances, des achats et fournitures et du service médical. En outre, deux membres doivent être choisis de temps en temps parmi les présidents généraux des syndicats ouvriers par les présidents généraux eux-mêmes. Il est décrété par le comité que le service de guerre pour le compte des alliés dans l'armée, la marine ou l'aviation ne doit pas constituer une

discontinuation dans l'emploi. Il est également stipulé que crédit doit être accordé pour les périodes pendant lesquelles les employés peuvent être absents dans l'exercice de leurs fonctions de présidents généraux, de représentants législatifs ou à tout autre titre officiel approuvé par les administrateurs des syndicats ouvriers.

INSTALLATIONS TERMINALES ET ÉTAGEMENT DES VOIES À MONTRÉAL

Le chapitre 12 de la Loi des terminus nationaux canadiens à Montréal, 1929 (Bill nº 244), autorise la compagnie des chemins de fer Nationaux à construire des installations de tête de ligne dans l'île de Montréal, à opérer l'étagement des voies et à effectuer d'autres ouvrages, afin de répondre aux besoins de la centralisation, au coût approximatif de $51,409,000. Aux termes de la Loi la compagnie peut émettre les valeurs nécessaires à l'exécution des ouvrages et le gouverneur en son conseil peut autoriser la garantie du principal et de l'intérêt de ces valeurs. La loi stipule que la compagnie ne doit pas, sans l'approbation du gouverneur en son conseil, dépenser pour lesdits ouvrages plus de dix millions de dollars par an, en sorte que la période de construction couvrira au moins cinq années. Il est nécessaire de demander des soumissions pour les travaux que les employés de la compagnie ne peuvent exécuter eux-mêmes. La vente des valeurs doit aussi se faire à l'enchère, et la compagnie n'est pas tenue d'accepter l'offre la plus haute ni la plus basse ou toute autre offre qui peut lui être faite, et rien ne l'empêche de négocier pour obtenir de meilleures conditions. Toutefois, il n'est pas nécessaire de recourir à l'enchère pour les emprunts purement provisoires. La loi stipule aussi que le ministre des Chemins de fer et Canaux doit présenter au Parlement, dans les trente premiers jours de chaque session, pendant l'exécution des travaux, un état suffisamment détaillé de la nature et de l'étendue des travaux exécutés sous l'autorité de la loi au cours de la présente année, des fonds dépensés à cet égard, et de la dépense approximative prévue pour l'année civile en cours.

La question de l'étagement des voies est à l'ordre du jour depuis la construction de la gare Bonaventure en 1887, et elle a été l'objet de négociations entre les autorités civiques, ferroviaires et gouvernementales, et on l'a souvent soumise à la Commission des chemins de fer. Le problème a pris une importance croissante avec l'acquisition par le gouvernement du *Canadian Northern* en 1918 et du Grand-Tronc en 1921 et l'amalgamation, pour les fins de régie et d'exploitation avec les premiers chemins de fer de l'Etat en 1922, en vue de la formation du réseau du Canadien-National.

A la suite de cette amalgamation, le personnel des ingénieurs de la compagnie aborda l'étude du problème dans sa forme nouvelle et plus vaste et un projet fut conçu ayant pour objet l'unification des installations terminales pour le service des voyageurs par la construction d'un terminus moderne pour les voyageurs sur le site de la gare du tunnel de l'ancien *Canadian Northern.*

Lorsque l'administration du Canadien-National annonça qu'elle était à étudier l'aménagement d'un terminus des lignes du Canadien-National à Montréal qui amènerait la construction d'une gare centrale sur le site actuel de la gare du tunnel, on demanda une étude complète de tout le problème en ce qu'il affecte tous les intéressés afin de déterminer les effets du projet sur les problèmes de transport et les problèmes municipaux et d'étudier la possibilité d'établir, par le concours collectif, des facilités de terminus pour toutes les lignes ferroviaires convergeant vers Montréal. Vu l'importance du problème, au point de vue de la ville et de ses facilités intérieures de transport, de la distribution des voyageurs et des marchandises et du problème connexe de l'étagement des voies, et vu, en outre, les besoins des deux grands réseaux ferroviaires, le gouvernement, s'inspirant de sa responsabilité en matière de dépenses à compte du capital pour le compte des chemins de fer Nationaux du Canada et de la Commission du port de Montréal, a jugé sage, dans l'intérêt public et pour la protection de tous les

intéressés, de soumettre toute la question à une expertise, et à cette fin on a retenu les services de cette autorité britannique bien connue, M. Frederick Palmer, M. Inst. I.C., M. Soc. Am. I.C., de Londres, Angleterre. Les autorités du Pacifique-Canadien ont aussi pris des mesures pour obtenir l'avis d'experts indépendants sur les problèmes d'intérêt commun ou individuel.

Dans son rapport, M. Palmer soutint que le projet du Canadien-National, qui était le fruit d'une étude prolongée par des fonctionnaires très compétents, était de beaucoup le meilleur projet que l'on pouvait mettre à exécution dans l'intérêt du Canadien-National et de son trafic. M. Palmer n'a pas favorisé l'usage de la gare Windsor du Pacifique-Canadien comme terminus central pour les voyageurs. Il signale que le premier projet du Canadien-National n'indiquait aucun moyen d'admettre le Pacifique-Canadien et les modifications à ce projet recommandées par M. Palmer avaient pour objet d'établir des facilités communes pour le service des voyageurs sur le site de la gare du tunnel par le moyen de la jonction des deux lignes à Dorval et d'une ligne d'approche à la gare du tunnel passant presque entièrement dans un tunnel, retranchant de la ligne principale du Pacifique-Canadien environ trois quarts de mille à l'ouest de la rue Windsor.

A la suite de la publication du rapport Palmer, sir Henry Thornton, au nom de l'administration, a déclaré clairement, en diverses occasions, que le Canadien-National verrait d'un bon œil la participation du Pacifique-Canadien et la coopération de cette compagnie dans la réalisation du projet Palmer. Toutefois, les autorités du Pacifique-Canadien ont également déclaré clairement qu'elles ne collaboreraient pas avec le Canadien-National dans aucun projet qui comporterait l'abandon de ses facilités existantes. Dans son discours aux actionnaires, à l'assemblée annuelle tenue le 1er mai 1929, le président Beattie, de la compagnie du Pacifique-Canadien déclara:—

"Personne ne peut raisonnablement contester le droit qu'ont les chemins de fer Nationaux d'améliorer leurs facilités de terminus, qui ne répondent plus aux besoins et qui furent établies par les compagnies constituantes dans des conditions qui n'existent plus aujourd'hui, et je me suis efforcé de démontrer que notre compagnie n'était pas directement intéressée dans ces projets à moins que nos intérêts ne fussent mis en jeu ou à moins qu'on ne propose un terminus commun. Lorsque le projet fut présenté, la Commission des chemins de fer, qui de par la loi a le pouvoir de décider du site des gares et des passages à niveau, demanda à notre compagnie de soumettre son point de vue sur le projet. A la suite de cette demande nous fîmes préparer deux rapports par des ingénieurs américains indépendants de grande expérience. Ces rapports furent l'objet d'une étude minutieuse par les hauts fonctionnaires de la compagnie et c'était leur opinion, et la mienne, que nous ne pouvions recommander l'établissement d'une gare centrale commune avec les obligations financières supplémentaires que la chose entraînerait."

Lorsque le bill du terminus fut discuté à la Chambre (le 27 mai), le ministre des Chemins de fer signala que le Pacifique-Canadien envisageait cette question au point de vue de ses meilleurs intérêts, tout comme le faisait le Canadien-National. Toutefois, il n'y avait rien dans le projet incorporé dans le bill qui empêchât l'utilisation de la gare centrale du tunnel si les intéressés s'entendaient sur le projet à n'importe quel moment. Très naturellement, le Pacifique-Canadien jugeait que la gare Windsor convenait mieux aux fins d'une gare d'union que la gare du tunnel du Canadien-National. D'autre part, le Canadien-National croyait que la gare du tunnel convenait mieux que la gare Windsor aux fins d'une gare d'Union. Il ne pouvait prétendre qu'il existait une entente entre les deux compagnies sur ce point, mais les compagnies étaient d'accord sur d'autres points se rapportant aux facilités de terminus, c'est-à-dire quant aux économies à effectuer et aux facilités communes à divers endroits dans la ville de Montréal et aux alentours, collaboration qu'il croyait devoir s'accentuer avec le temps.

Les travaux approuvés par le Parlement comprennent:—

(*a*) Installations de tête de ligne centrale pour voyageurs, et immeuble d'affaires comprenant des aménagements pour les bagages, la poste et les messageries, et occupant d'une façon générale l'étendue circonscrite entre les rues Cathcart, Saint-Antoine, Inspecteur et Mansfield, et la rue Sainte-Geneviève.

(*b*) Viaduc et chemin de fer élevé entre les rues Inspecteur et Dalhousie, et la ruelle Saint-David et la rue Nazareth jusque près la rue Wellington, et de là en suivant la rue Wellington jusqu'à la cour de la Pointe-Saint-Charles et au pont Victoria en passant au-dessus des rues actuelles, et avec raccordements aux installations actuelles des chemins de fer et aux voies de la Commission du port.

(*c*) Aménagement de cours pour wagons à divers endroits, avec cour centrale à la Pointe-Saint-Charles.

(*d*) Suppression de passages à niveau au moyen de voies ferrées ou de rues supérieures, ou inférieures, ou souterraines, à déterminer sur le chemin de fer actuel entre Bonaventure et Turcot, et raccordement au viaduc mentionné à l'alinéa (*b*).

(*e*) Suppression de passages à niveau au moyen de voies ferrées ou de rues supérieures, ou inférieures, ou souterraines, à déterminer entre Saint-Henri et la Pointe-Saint-Charles.

(*f*) Chemin de fer allant de la cour de la Longue-Pointe en direction du nord-ouest puis en direction du sud-ouest pour se raccorder au chemin de fer actuel à ou près la jonction de l'est.

(*g*) Chemin de fer allant de la subdivision de Cornwall, dans le voisinage de la Pointe-Claire, à la subdivision de l'Orignal dans le voisinage de Val-Royal.

(*h*) Chemin de fer entre la subdivision de Cornwall près Lachine et le chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, près la jonction de l'ouest.

(*i*) Chemin de fer partant d'un point de la ligne situé entre Saint-Henri et la Pointe-Saint-Charles près l'avenue Atwater, longeant la rivière Saint-Pierre et le bief d'aval de l'aqueduc jusqu'au bord du fleuve, et construction d'installations de parc au bord de l'eau avec raccordement aux lignes actuelles et aux voies de la Commission du port.

(*j*) Installations de gare locale; aménagement pour locomotive et autres aménagements de chemin de fer; signaux, électrification et équipement électrique sur les chemins de fer actuels et projetés.

(*k*) Raccordements et aménagements de transfert aux voies ferrées de la Commission du port de Montréal près de la Longue-Pointe, et ou à un point plus à l'est, et raccordements et aménagements de transfert à la voie du P.C. à l'est et au sud du canal Lachine, et à d'autres points, sauf à la rue Forsythe (maintenant Rouen). La Compagnie doit payer une partie à déterminer du coût des installations possédées en commun ou utilisées en commun.

Le 2 juillet 1929, le gouverneur en son conseil, par l'arrêté C.P. 1197, approuva, selon que requis par les articles 2 et 7 de la Loi des terminus nationaux canadiens à Montréal et par la Loi des chemins de fer Nationaux du Canada, le plan général des ouvrages y indiqués et approuvés par le ministre des Chemins de fer et Canaux, les ouvrages proposés ayant été recommandés par la régie des chemins de fer Nationaux du Canada et approuvés par le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

LOI DES TAUX DE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LES PROVINCES MARITIMES

L'article 6 de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, 1927, qui décrète une réduction de 20 p. 100 dans les taux dont bénéficient les expéditeurs des provinces Maritimes, tel que recommandé par la Commission royale sur les réclamations des provinces Maritimes, est libellé comme suit:—

6. "Pour fins de comptabilité, mais sans porter atteinte à la gestion et à la mise en service de l'une quelconque des lignes de l'Est, les revenus et les dépenses des lignes de l'Est (y compris les réductions autorisées par les présentes qui sont à la charge des lignes de l'Est) sont tenus distinctement de tous autres comptes concernant la construction, la mise en service ou l'administration des Chemins de fer Nationaux du Canada."

"Dans le cas où, pour une année financière de chemin de fer, il se produirait un déficit à l'égard des lignes de l'Est, le montant de ce déficit sera inclus sous un article distinct dans les crédits soumis au Parlement, pour les chemins de fer Nationaux du Canada ou pour leur compte, à la première session du Parlement qui suit la clôture de cette année financière."

Pour les fins de la Loi, les frontières occidentales des lignes de l'est ne furent pas confinées à la région de l'Atlantique qui se termine à Monk sur le Transcontinental et à la Rivière-du-Loup sur l'Intercolonial, mais elles furent établies à Diamond-Junction, endroit où le Transcontinental croise la vieille ligne de l'Intercolonial, et Lévis, endroit jusqu'où l'Intercolonial fut prolongé en 1879. Les lignes du Canadien-National à l'est de ces deux endroits de même que tous les chemins de fer de propriété et d'exploitation privées dans le même territoire

peuvent bénéficier de la réduction des taux autorisée par la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et tous ces chemins de fer ont droit de recouvrer du trésor fédéral la différence entre le tarif en vogue et le tarif normal sur les marchandises transportées à prix réduit. Ces sommes sont payées par le ministère des Chemins de fer et Canaux après certification des comptes par la division du trafic de la Commission des chemins de fer. Pour ce qui est des chemins de fer Nationaux du Canada, le gouvernement a inclus dans les crédits du chemin de fer, tels que présentés au Parlement, un chapitre destiné à couvrir les déficits dans les recettes et les revenus autres que ceux provenant de la réduction des taux précités. Dans les comptes des chemins de fer Nationaux du Canada, la contribution versée par le gouvernement pour combler la réduction de 20 p. 100 dans les taux est considérée comme un crédit au revenu. Pendant les dix-huit mois que la loi a été en vigueur, du 1er juillet 1927 au 31 décembre 1928, les crédits nécessaires pour l'application de la loi se sont élevés à $10,652,178.29 répartis comme suit:

—	1er juillet au 31 décembre 1927	Année civile 1928	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Canadien-National, lignes de l'est	931,809 89	2,151,527 75	3,083,337 64
Ch. de fer Atlantic, Quebec and Western	9,974 20	24,015 70	33,989 90
Ch. de fer Canada and Gulf Terminal	890 39	3,237 85	4,128 24
Pacifique-Canadien, y compris Fredericton and Grand Lake Coal and Railway, New Brunswick and Coal Railway Co	130,962 64	261,051 34	392,013 98
Cumberland Railway and Coal Co	13,597 03	31,507 33	45,104 36
Ch. de fer Dominion Atlantic	86,971 71	180,936 59	267,908 30
Maritime Coal, Railway and Power Co	10,980 96	21,436 23	32,417 19
Cie de ch. de fer Québec Oriental	4,905 52	12,370 03	17,275 55
Cie de ch. de fer Sydney et Louisburg	150,408 00	277,632 24	428,040 24
Cie de ch. de fer Témiscouata	12,964 11	16,705 85	29,669 96
Total	1,353,464 45	42,980,420 91	4,333,885 36
Chemins de fer Nationaux: Déficits des lignes de l'est (autres que ceux provenant de l'application de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes)	2,117,936 42	4,200,356 51	6,318,292 93
Grand total	3,471,400 87	7,180,777 42	10,652,178 29

ACQUISITION DES EMBRANCHEMENTS DES LIGNES DE L'EST

Au cours de la session de 1929, le Parlement a adopté des lois autorisant les chemins de fer Nationaux du Canada à faire l'acquisition des propriétés de six chemins de fer dans l'Est du Canada représentant 639.7 milles de voie au coût total de $15,935,000. Ces chemins de fer se raccordent aux premières lignes de l'Etat, faisant maintenant partie du Canadien-National. Relativement à quelques-uns de ces chemins de fer, il y eut de longues négociations et on a fait des représentations au gouvernement et à la Commission des chemins de fer et à la Commission royale chargée de s'enquérir des réclamations des provinces Maritimes. L'acquisition des petits chemins de fer est conforme à la politique établie pendant la guerre par la Loi des embranchements, 1915, chapitre 16, en conséquence de laquelle, en 1918 et plus tard, on a fait l'acquisition de douze petits embranchements dans les provinces Maritimes représentant en tout 489.7 milles de voie. Le coût imputable au compte du capital de ces embranchements, dont l'acquisition fut autorisée par l'arrêté du conseil basé sur la loi précitée, fut de $15,483,852.74, y compris les améliorations jusqu'au 31 décembre 1928.

L'incorporation de ces petites lignes indépendantes au réseau du Canadien-National a une grande importance pour la population des territoires intéressés lesquels pour la plupart, ont jusqu'ici souffert du désavantage de deux tarifs et

d'un service restreint. L'application du tarif de parcours direct et l'amélioration des divers services, au niveau de ceux que donnent les embranchements du Canadien-National, devraient assurer à la population affectée un progrès et un développement jusqu'ici impossible. Cela signifie aussi que la situation des employés des petites lignes dont on a fait l'acquisition sera substantiellement améliorée. Cela porte en même temps à l'attention de l'administration les problèmes d'exploitation que l'on étudie avec soin et qui ont déjà permis de réaliser dans l'exploitation des économies qui, nous l'espérons, rendrons l'exploitation de ces embranchements aussi profitable que possible.

Le nombre total de milles dont on a fait l'acquisition depuis l'inauguration de cette politique, nécessitée en premier lieu par la guerre, est de 1129.4, et le coût total de $31,418,852.

LIGNES ANTÉRIEUREMENT ACQUISES

—	Milles	Coût imputable au capital 31 décembre 1928
		$ c.
Nouveau-Brunswick et île du Prince-Edouard	36·05	1,125,388 37
Ch. de fer International du Nouveau-Brunswick	105·73	3,185,664 76
Ch. de fer de Moncton et Bouctouche	30·00	546,996 32
Ch. de fer Salisbury et Albert	45·00	639,966 36
Ch. de fer de St-Martins	30·00	378,645 55
Ch. de fer de Elgin et Havelock	24·00	197,712 43
Ch. de fer de York et Carleton	10·25	64,712 81
Ch. de fer Québec et Saguenay	62·3	7,868,165 35
Ch. de fer Caraquet et Gulf Shore	80·00	1,122,526 28
Ch. de fer Lotbinière et Mégantic	30·00	186,336 16
Ch. de fer du Cap-Breton	30·64	117,852 66
Ch. de fer de Vale	5·75	49,885 69
	489·72	15,483,852 74

LIGNES DONT L'ACQUISITION FUT AUTORISÉE AU COURS DE LA SESSION DE 1929

—	Milles	Prix d'achat
		$
Chap. 13. Ch. de fer Inverness	60·5	375,000
" 14. Ch. de fer Kent Northern	28·0	60,000
" 15. Ch. de fer Québec, Montréal et Southern	191·0	6,000,000
" 16. Ch. de fer Québec, Oriental et Atlantic, Québec et Western	202·4	6,000,000
" 17. Ch. de fer St-Jean et Québec	157·8	3,500,000
	639·7	15,935,000

Un état concis touchant l'origine et l'historique de chacune de ces lignes récemment acquises est ci-annexé:

LE CHEMIN DE FER INVERNESS

Ce chemin de fer s'étend d'une jonction avec le chemin de fer Intercolonial à Inverness-Junction, dans une direction généralement nord-ouest et nord le long du littoral ouest de l'île du Cap-Breton, passant par Port-Hastings, Craignish, Long-Point, Judique, Maryville, Port-Hood et Mabou, jusqu'à la ville d'Inverness, le tout représentant une distance de 60.5 milles. La *Inverness Railway and Coal Company* a obtenu sa charte en 1887, sous l'empire du chapitre 60 des statuts de la Nouvelle-Ecosse, de 1887, avec le titre de chemin

de fer *Inverness and Richmond*. Le chemin de fer fut ouvert au trafic le 15 juin 1901. La compagnie fut réorganisée en 1902 sous la raison sociale actuelle avec un capital autorisé de $7,500,000. Elle absorba l'*Invernesse and Richmond Collieries and Railway Company of Canada, Limited*, dont les propriétés se composaient de houillères à Inverness, Chimney-Corner et Port-Hood au Cap-Breton qui couvraient une superficie de 55,000 acres. Le 1er mai 1915, la compagnie omit de payer l'intérêt sur ses obligations première hypothèque au taux de 5 p. 100, et la Cour de l'Echiquier de la Nouvelle-Ecosse nomma J. M. McGillivray, d'Inverness, liquidateur de la propriété à la demande des syndics hypothécaires, la *National Trust Company*. Le 23 juillet 1919, la *Eastern Trust Company*, de Halifax, remplaça M. McGillivray comme liquidateur, et les propriétés ferroviaires continuèrent à être administrées sous un régime de liquidation jusqu'au 1er février 1924, alors qu'elles furent louées aux chemins de fer canadiens Nationaux pour une période de trois ans à raison d'un loyer de $25,000, avec la droit d'achat au prix de $500,000. Le 1er mai 1925, l'*Eastern Trust Company* pris possession de l'actif et de la valeur de rachat que représentait la propriété du chemin de fer, en vertu de procédures de retrait forcé instituées par les syndics. Depuis l'expiration du bail le 31 janvier 1927, les propriétés du chemin de fer ont été exploitées par les chemins de fer canadiens Nationaux sous le régime d'un bail mensuel. En vertu des dispositions du bill 176 (chapitre 13) de la session parlementaire de 1929, l'acquisition du chemin de fer Inverness par les chemins de fer Nationaux du Canada fut autorisée, le prix d'achat étant fixé à $375,000, et les biens transportés devant être libres de toutes charges.

LE CHEMIN DE FER *Kent Northern*

Le chemin de fer *Kent Northern* est raccordé à l'Intercolonial à Kent-Junction, 47 milles à l'ouest de Moncton, et s'étend dans une direction générale vers l'est jusqu'à Richibouctou sur le détroit de Northumberland, une distance de 28 milles. Il dessert St-Ignace, St-Charles, Wellford nord, ouest et sud, Rexton, St-Louis, Kouchibouguac, et les centres riverains. La ligne fut construite par le chemin de fer *Northern of New Brunswick* et fut ouverte officiellement en 1883. En 1890, une hypothèque sur la ligne fut consentie en faveur de l'*Imperial Trust Company*, en qualité de syndics pour les obligataires. Cette hypothèque devint en souffrance en 1902, et la ligne fut vendue aux enchères par les syndics à Thomas Ritchie. En 1903, la compagnie de chemin de fer *Kent Northern* fit l'acquisition de la ligne qui a été contrôlée en ces dernières années par la succession Walmsley et a été administrée par la *National Trust Company*, de Toronto. Le *Kent Northern* et son prédécesseur, le chemin de fer *Northern of New Brunswick*, reçurent des subventions des gouvernements provincial et fédéral. Ce dernier fournit des rails jusqu'à concurrence d'une valeur de $58,334, et la province contribua $135,200 en argent.

Lorsqu'un certain nombre de lignes courtes, raccordées au chemin de fer Intercolonial dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, étaient en voie d'absorption en 1918, les statuts de cette année comportèrent un dispositif relativement à l'acquisition du *Kent Northern* au prix de $60,000. Le prix d'achat fut calculé au taux de $2,000 par mille de voie, le montant payé pour d'autres embranchements dans les provinces maritimes à cette époque. Les propriétaires estimèrent que cette offre n'était pas satisfaisante, et le projet d'achat tel qu'autorisé dans le temps ne fut jamais exécuté. Le bill 175 de la session de 1929 (chapitre 14) autorisa les chemins de fer Nationaux du Canada à acquérir la ligne au prix offert primitivement, à savoir, $60,000, la propriété devant être transportée à l'acquéreur libre de toutes charges.

Le chemin de fer Québec et St-Jean et le chemin de fer *Kent Northern* furent tous deux le sujet de représentations à la Commission royale relative aux réclamations des provinces Maritimes, qui présenta un rapport en 1926 sur les questions

de transport dans les provinces Maritimes. Pour ce qui concerne le chemin de fer St-Jean et Québec, la Commission royale suggéra l'à-propos d'une enquête plus approfondie en vue de l'acquisition de la ligne provinciale par le gouvernement. Elle recommanda également la reprise de négociations relativement à l'achat du *Kent Northern*. Conséquemment, l'acquisition de ces deux chemins est conforme à la ligne de conduite suggérée par la Commission Duncan pour ce qui concerne les deux lignes.

LE CHEMIN DE FER *Quebec, Montreal and Southern*

Le chemin de fer *Quebec, Montreal and Southern* commence à une jonction avec les chemins de fer Nationaux du Canada à Saint-Lambert, en face de la cité de Montréal, et suivant une direction générale nord-est parallèle au fleuve Saint-Laurent, passant par Boucherville, Varennes, Verchères et Contrecœur jusqu'à la cité de Sorel, distance de 44.5 milles, et de là continuant parallèlement au lac Saint-Pierre et au fleuve Saint-Laurent, par Yamaska, Nicolet et Bécancour jusqu'à Fortierville, où il se raccorde au chemin de fer National du Canada, une longueur additionnelle de 65.5 milles; ainsi qu'un embranchement allant dans une direction sud à partir de la jonction de Bellevue, à environ cinq milles au sud-ouest de Sorel, par Saint-Aimé, Saint-Judes, Saint-Hyacinthe, Iberville et Henryville, jusqu'à une jonction avec les chemins de fer Nationaux du Canada à Noyan, une distance de 81 milles, le tout comprenant une distance de 191.00 milles.

Le chemin de fer appartenait à la compagnie du chemin de fer *Delaware and Hudson* et son acquisition fut autorisée en vertu du bill nº 72 (chapitre 15), voté à la session de 1929. Le prix d'achat fixé à $6,000,000 fut basé sur le coût approximatif de la reproduction moins la dépréciation. Le coût de la reproduction, moins la dépréciation, de tout l'outillage s'établit à $1,900,000, et celui du chemin de fer moins l'outillage se chiffre à $4,200,000. Le matériel acquis comprend 1,181 wagons fermés d'un type moderne. Le roulant comprend plus qu'il n'en faudrait pour l'exploitation d'une ligne de cette longueur et pourra être utilisé avec avantage sur les autres parties du réseau National. La valeur de l'outillage ainsi libéré est estimé à $1,100,000. Le prix d'achat du chemin de fer, à l'exclusion du matériel, s'établit donc à approximativement à $21,500 le mille, ce qui est considéré un chiffre relativement peu élevé pour un chemin de fer de ce genre. En faisant l'acquisition de cette propriété, les chemins de fer Nationaux du Canada sont en mesure de consolider leur position dans le territoire au sud du Saint-Laurent entre Montréal et Québec. Il a été estimé qu'en raison de l'achat de cette ligne les chemins de fer Nationaux du Canada pourront effectuer des économies dans l'exploitation des lignes de la division de Lévis qui s'établiront à $150,000 par année en tenant compte du chiffre d'affaires actuel. L'acquisition de cette ligne permettra à l'administration du réseau National d'améliorer les lignes existantes entre Montréal et Québec sous le rapport d'une réduction des rampes et de la pose de voies doubles qui serviront à dégager le trafic. Le chemin de fer traverse une région bien peuplée et très propice à l'agriculture. Le territoire que le chemin de fer dessert a été le théâtre d'un fort développement industriel dans le passé et l'avenir s'annonce particulièrement beau en raison du fait que l'énergie électrique sera disponible dans la région contiguë au Saint-Laurent.

LES CHEMINS DE FER DE LA GASPÉSIE

Le bill 173 (chapitre 16) autorisa les chemins de fer Nationaux du Canada à faire l'acquisition du chemin de fer *Quebec Oriental* et du chemin de fer *Atlantic, Quebec and Western*. Les deux chemins de fer susmentionnés ont été exploités par une administration unique et s'étendent de Matapédia, une station sur le réseau Intercolonial des chemins de fer Nationaux du Canada, au bassin de Gaspé, une distance de 202.4 milles.

La partie de la ligne qui appartenait à la compagnie de chemin de fer *Quebec Oriental* s'étend de la station de Matapédia à Paspébiac, une distance de 100 milles; et la ligne appartenant à la compagnie de chemin de fer *Atlantic, Quebec and Western* se prolonge de Paspébiac au bassin de Gaspé, 102 milles de parcours.

La première partie de la ligne fut construite de Matapédia à Caplan, une distance de 80 milles, par la compagnie de chemin de fer de la baie des Chaleurs qui fut incorporée en 1882, et qui fut achetée subséquemment par la compagnie de chemin de fer *Atlantic and Lake Superior*. Cette dernière compagnie prolongea le chemin de fer de Caplan à Pasbébiac, soit un parcours additionnel de 20 milles.

En 1907, la compagnie de chemin de fer *Atlantic and Lake Superior* devint insolvable, et à la suite d'un décret de la Cour de l'Echiquier qui enjoignait la vente, la compagnie de chemin de fer *Quebec Oriental* acquit les 100 milles de chemin de fer de Matapédia à Paspébiac en septembre 1910. Le prolongement du chemin de fer de Paspédiac au bassin de Gaspé, distance de 102.4 milles, fut effectué par la compagnie de chemin de fer *Atlantic, Quebec and Western.*

Les négociations en vue de la location ou de l'achat de ces chemins de fer furent poursuivies entre les propriétaires, le gouvernement et les chemins de fer Nationaux du Canada pendant plusieurs années. En 1924, le président H. A. McKeown, de la Commission des Chemins de fer du Canada, fit un rapport détaillé sur les chemins de fer en question. Il recommanda que l'achat, la location ou l'exploitation de ces chemins de fer était essentiel au développement de la péninsule de Gaspé, dans les termes suivants:—

"L'exploitation heureuse des industries importantes situées sur le parcours de ces chemins de fer est sérieusement entravée en raison du fait qu'elles ne peuvent obtenir le service, soit pour le transport des marchandises ou le trafic des voyageurs, que l'exploitation et la régie uniques de ces lignes par les chemins de fer Nationaux du Canada procureraient. Il a été représenté que des taux de transport directs aux endroits de consommation, tels que Montréal et Boston, auraient pour effet de susciter de l'intérêt et de stimuler les entreprises industrielles dans la péninsule de Gaspé. Qu'il soit possible d'atteindre ce but par l'achat de ces chemins de fer de Gaspé, ou par leur location ou par leur exploitation par les chemins de fer Nationaux du Canada en vertu d'arrangements mutuels quel que soit le moyen qui pourrait servir à atteindre le but, le résultat serait certainement très avantageux à la région, et nous sommes d'avis qu'il est nécessaire au développement de cette partie du pays."

Il est proposé, en vertu de l'autorité conférée par la législation susmentionnée, d'acheter la propriété des deux chemins de fer, libre de toutes charges, pour $3,500,000, et les chemins de fer Nationaux du Canada s'engageront en plus à renoncer à des comptes en souffrance que ces chemins de fer leur doivent et qui se chiffrent à environ $193,000. Ces chiffres représentent approximativement le coût de remplacement des propriétés dans leur état actuel moins les subventions provinciales et fédérales.

LE CHEMIN DE FER *Saint John and Quebec*

La compagnie du chemin de fer *Saint John and Quebec* fut incorporée en vertu d'une loi du Nouveau-Brunswick en 1910 pour les fins de construire un chemin de fer de la cité de Saint-Jean à une jonction avec les chemins de fer National-Transcontinental à Grand-Falls, une distance de 225 milles. La ligne telle qu'achevée et mise en état d'exploitation s'étend de Westfield-Beach à Centreville, une distance de 157.8 milles. Le chemin de fer a accès à la cité de Saint-Jean en se servant d'un droit de passage sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de Westfield-Beach, une distance de 15 milles.

La province du Nouveau-Brunswick a garanti une émission d'obligations première hypothèque à 4 p. 100 d'intérêt par le chemin de fer, et le gouvernement fédéral a accordé une subvention de $1,000,592. Des difficultés financières surgirent lors de la construction de la ligne et la province du Nouveau-Brunswick prit possession de la propriété dans la suite et termina les travaux jusqu'à Centreville. Le chemin de fer passe par Gagetown, Oromocto, Fredericton et Woodstock. En vertu des dispositions d'un statut spécial, le gouvernement

fédéral, dès l'achèvement du chemin de fer par la province, tel que présentement construit, se chargea de l'exploitation de la ligne à bail, à raison du partage des recettes brutes sur une base de 60 p. 100 pour les chemins de fer Nationaux du Canada à titre d'exploitants et 40 p. 100 pour la province à titre de bailleurs.

Le prix d'achat convenu est de $6,000,000 basé sur le coût de la reconstruction moins la dépréciation de la propriété et moins le montant de la subvention payée par le gouvernement fédéral. L'accord ne comporte aucun paiement au comptant de la part des chemins de fer Nationaux du Canada, mais la compagnie doit assumer une partie des débentures-actions première hypothèque portant 4 p. 100 d'intérêt garanties par la province, et détenues par le public, qui se chiffrent à $2,727,977.40. La compagnie est également tenue de payer le solde du prix d'achat à la province aux conditions énoncées dans le bill aux fins d'acquitter à échéance les débentures émises par la province pour prélever l'argent requis relativement à ce chemin de fer, ainsi qu'un intérêt du taux de 5 p. 100 sur les divers soldes qui restent.

Le solde susmentionné, $3,272,022.60 doit être appliqué par les chemins de fer Nationaux du Canada au paiement, à échéance, du principal des débentures émises par la province et dont les échéances sont les suivantes:—

$1,000,000 de débentures, 6%, dues en 1930, émises sous le régime des dispositions du chapitre 45 des statuts du Nouveau-Brunswick, 1920;

$250,000 de débentures 6%, dues en 1931, émises sous le régime des dispositions du chapitre 31 des statuts du Nouveau-Brunswick, 1921;

$208,000 de débentures 4%, dues en 1932, émises sous le régime des dispositions du chapitre 38 des statuts du Nouveau-Brunswick, 1926;

$450,000 de débentures 5½%, dues en 1934, émises sous le régime des dispositions du chapitre 9 des statuts du Nouveau-Brunswick, 1918;

$166,000 de débentures 6%, dues en 1941, émises sous le régime des dispositions du chapitre 5 des statuts du Nouveau-Brunswick, 1917;

$818,000 de débentures 5½%, dues en 1945, émises sous le régime des dispositions du chapitre 5 des statuts du Nouveau-Brunswick, 1917,

Tout solde doit être appliqué sur le $1,700,000 de débentures 4½%, dues en 1958.

L'acquisition de cette ligne par les chemins de fer Nationaux du Canada a été autorisée sous le régime des dispositions du bill n° 174 (chapitre 17) voté à la session de 1929.

CHEMIN DE FER *Northern Alberta*

L'ouverture de la région de la rivière la Paix à la colonisation peu avant la guerre fut suivie d'un développement ferroviaire considérable dans le nord de l'Alberta. Les promoteurs de la construction de chemins de fer subirent des embarras financiers pendant la guerre, tout comme en subirent ceux qui s'occupaient d'entreprises semblables dans le plus vaste domaine fédéral. La province d'Alberta qui avait garanti les obligations qui avaient servi à pourvoir les fonds pour les travaux de construction fut contrainte de prendre les chemins de fer à son compte. Pendant quelques années, les chemins de fer faisant le plus gros trafic furent exploités par le Pacifique-Canadien pour le compte du gouvernement provincial. Cet arrangement fut discontinué en 1925. Depuis cette époque, la province a entrepris et poursuivi des négociations de temps en temps avec les chemins de fer Nationaux du Canada et le Pacifique-Canadien, dans le but de faire acquérir les lignes provinciales par l'une ou l'autre des deux compagnies ou par les deux. Le 29 janvier 1929, les deux chemins de fer susmentionnés ont conclu un accord en vertu duquel ils s'engageaient à acquérir, maintenir et exploiter les dites entreprises provinciales et à former une compagnie pour ces fins.

Cette compagnie, la *Northern Alberta Railways Company,* fut incorporée en vertu du bill 71 voté à la récente session du Parlement et constitue le chapitre 48 des statuts de 1929. Les directeurs, au nombre de six, représenteront chaque chemin de fer en nombres égaux. Le capital-actions de la compagnie sera de $25,000,000, et le bureau-chef sera situé à Montréal.

La même législation pourvoit à l'acquisition des propriétés suivantes par les deux chemins de fer fédéraux tels que représentés par la compagnie:—

Chemin de fer *Edmonton, Dunvegan and British Columbia*	483·88 milles
Chemin de fer *Central Canada*	93·06 "
La *Central Canada Express Company*—le chemin de fer *Alberta and Great Waterways*	310·02 "
Le chemin de fer *Pembina Valley*	28·81 "
Total	915·77 "

Les conditions de vente comportent le paiement d'une somme de $15,580,000, à raison de $5,000,000 qui seront payables le 1er juin 1929, ou à la date de la cession des propriétés, $5,000,000 qui seront payables le 1er juin 1933, et $5,580,000 payables le 1er juin 1939, et l'intérêt sur les versements différés au taux de quatre pour cent par an.

Les acquéreurs s'engagent également à acquitter le principal et l'intérêt des actions-débentures et des obligations suivantes de l'*Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway Company*:—

(*a*) $7,000,000 (£1,438,356) première hypothèque quatre pour cent d'actions-débentures à échoir le 16 février 1942.

(*b*) $2,420,000 première hypothèque quatre et demie pour cent d'obligations-or de la même compagnie à échoir le 22 octobre 1944.

La province, à titre de vendeuse, s'engage à assumer l'acquittement du principal et de l'intérêt de l'émission suivante de l'*Alberta and Great Waterways Railway Company*:—

$7,400,000 première hypothèque cinq pour cent de débentures à échoir le 1er janvier 1959, et garantit les acquéreurs contre toutes réclamations ou pertes à l'égard de ces débentures.

Les acquéreurs s'engagent aussi à achever la construction de l'*Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway*, de Wembley à Hythe, une distance d'environ vingt-cinq milles; à achever la construction du chemin de fer *Central Canada*, de Whitelaw au district de Water-Hole, environ quinze milles; et à verser au gouvernement provincial le coût de tous déboursés encourus du chef desdits embranchements jusqu'à la date de la mise en possession.

Les acquéreurs s'engagent de plus à construire et à exploiter un parcours comportant pas moins de soixante milles d'embranchements nouveaux et de prolongements aux chemins de fer *Edmonton, Dunvegan and British Columbia* et *Central Canada* dans le district de la rivière la Paix.

CONSTRUCTION DE NOUVELLES LIGNES

Les besoins croissants constatés dans le domaine du transport canadien, particulièrement dans l'Ouest canadien, ont contraint les deux principaux systèmes de chemins de fer canadiens d'entreprendre la construction d'un grand nombre de nouvelles lignes en ces dernières années.

Les chemins de fer soumettent une demande au parlement relativement à la construction de ces lignes nouvelles quand les différends entre les compagnies concurrentes ne peuvent être réglés à l'amiable par les administrateurs. Ces différends font le sujet d'une enquête par le comité des Chemins de fer auquel toutes les demandes de ce genre sont référées pour étude et rapport subséquent à la Chambre. Dans un certain nombre de cas, les chemins de fer Nationaux du Canada et le Pacifique-Canadien ont conclu des arrangements pour ce qui concerne la construction et l'exploitation conjointe, et en tant que la chose était possible, l'on a tenu compte dans l'élaboration de projets nouveaux des droits acquis en raison des services rendus par l'une ou l'autre des compagnies dans leurs domaines respectifs et de la tentative qui a été faite dans le but d'empêcher une ligne d'envahir un territoire que l'on peut juger comme étant desservi d'une manière raisonnable par la ligne concurrente. L'on a fait des efforts soutenus en vue d'éviter la construction de lignes qui desserviraient le même territoire, et l'on a constaté aussi une tendance prononcée vers la coopération et l'entente qui sont nécessaires si l'on veut obvier à la concurrence inécomique.

Le sommaire suivant relativement aux lignes construites durant la période de cinq ans, soit de 1924 à 1928, basé sur des chiffres fournis par les deux compagnies indique mieux que toute autre chose l'étendue des travaux entrepris en ces dernières années:—

National Canadien—		
Embranchements	905·25	milles
Chemin de fer de la Baie d'Hudson (nouvelle construction seulement)	135·00	"
Manitoba Northern Railway (Chemin de fer Flin-Flon)	87·10	"
	1,127·35	"
Pacifique-Canadien	995·13	"
Total pour les deux compagnies	2,122·48	"

Depuis le 31 décembre 1928, les derniers 43 milles de parcours du chemin de fer de la baie d'Hudson ont été terminés jusqu'à Churchill et l'embranchement Sherritt-Gordon de la *Manitoba-Northern* a été construit jusqu'à Cold Lake, une distance de 42 milles, soit un parcours total de 85 milles. Au cours de 1929 également, le Parlement a autorisé les deux compagnies à entreprendre la construction d'un grand nombre d'embranchements, comme suit:—

	Milles	Milles
National-Canadien—		
Dix-sept projets, programme de cinq ans	701	
Pacifique-Canadien—		
Treize projets, programme de cinq ans (parcours milliaire approximatif)	1,200	
Northern Alberta Railway—		
Construction conjointe additionnelle	90	
		1,991

L'ensemble de ces lignes achevées ou projetées pendant la période de dix ans, 1924-34, représente un parcours de 4,198 milles, ce qui constitue un parcours beaucoup plus long que le parcours milliaire transcontinental entre Halifax et Vancouver. L'on peut également se rendre compte par ces chiffres que le nouveau parcours milliaire des deux principaux réseaux ferroviaires du Canada augmente à raison d'une construction moyenne dépassant un mille de chemin de fer par jour.

Le programme du Canadien-National pour 1924 relativement à la construction d'embranchements, qui est le premier des programmes de trois ans à être approuvés, a été complètement exécuté quand la ligne de Rosedale allant vers le sud-est a été construite en vertu d'un arrangement conjoint avec le chemin de fer du Pacifique-Canadien. $754,462.78 ont été déboursés en 1928 pour le compte de cet embranchement, et le 1er janvier dernier il restait à dépenser une somme de $165,000. Les deux lignes dont la construction fut autorisée en 1925, celles de Bengough-Willowbunch et de Turtleford allant vers le sud-est, représentant une longueur de 94 milles, furent terminées le 31 août 1928. Leur construction a coûté une somme totale de $2,308,645.30. La somme totale affectée à la construction d'embranchements en 1928 s'est établie à $15,036,480.84.

Pour ce qui concerne l'exécution du programme de 1927, une somme de $3,191,604.63 fut déboursée en 1927, et $8,781,768.13 en 1928, soit une somme totale de $11,973,372.76. L'on estime qu'une somme additionnelle de $5,560,000 sera dépensée au cours de 1929 relativement à ce programme. La somme totale dépensée pour cette fin se chiffre donc à $17,533,372.76. Le total des déboursés autorisés pour la longueur de chemins de fer actuellement construits a été de $16,881,388, sans tenir compte de la marge de 15 p. 100 de l'excédent autorisé.

L'on exige qu'un état détaillé indiquant les déboursés pour la construction d'embranchements soit déposé sur le bureau de la Chambre chaque session. Le sommaire suivant est extrait du rapport pour 1928 déposé le 4 mars 1929:—

Sommaire tabulaire des sommes dépensées jusqu'à la fin de l'année 1928 et aussi au cours de l'année civile 1928 pour les divers embranchements des chemins de fer Nationaux du Canada dont la construction a été autorisée en vertu du Chapitre 30, 14-15, George V, et du Chapitre 45 (Loi modifiant une Loi) et des Chapitres 5 et 7, 15-16, George V, et des Chapitres 12 à 26 inclusivement, de 17, George V.

Nom de l'embranchement	Autorisé dans l'annexe			Déboursés autorisés basés sur la longueur en milles actuellement construite		
	Milles	Montant	Plus les 15 p. 100 alloués	Longueur en milles construite	Le montant restrictif autorisé à l'exclusion des 15 p. 100 alloués	Montant autorisé y compris les 15 p. 100
		$	$		$	$
1924 14-15 George V Chapitre						
30 Rosedale S.E.	39·0	915,000	1,052,250	39"D"	915,000	1,052,250
Total pour 14-15 George V	.....	915,000	1,052,250	.....	915,000	1,052,250
1925 15-16 George V Chapitre						
5 Bengough-Willowbunch	27·0	945,000	1,086,750	28·49	945,000	1,086,750
7 Turtleford S.E.	67·0	1,871,000	2,151,650	65·53	1,829,925	2,104,413
Total pour 15-16 George V	.....	2,816,000	3,238,400	.....	2,774,925	3,191,163
1927 17 George V Chapitre						
12 "a" St-Félicien-Rivière Mistassini	27·5	1,463,000	1,682,450	26·60	1,425,467	1,639,287
"b" Hébertville-Chutes Savanne	34·5	2,132,000	2,451,800	.....	.....	.....
13 Grand-Mère-East Burrills	7·9	1,683,000	1,935,450	7·9	1,683,000	1,935,450
14 Pilkington-Niagara Jct	16·7	1,164,000	1,338,600	.....	.....	.....
15 Weyburn-Radville	22·7	570,000	655,500	22·82	570,000	655,500
16 Willowbrook N.W.	22·0	616,000	708,400	22·44	616,000	708,400
17 Sturgis-Peesane	100·0	3,395,000	3,904,250	99·7	3,384,815	3,892,536
18 Peesane vers le nord	19·0	570,000	655,500	20·0	570,000	655,500
19 Shellbrook vers l'ouest	77·0	2,480,000	2,852,000	75·1	2,418,745	2,781,557
20 Turtleford S.E. de Mile 67	35·6	1,130,000	1,299,500	37·08	1,130,000	1,299,500
21 Kindersley-Glidden	18·0	640,000	736,000	16·96	603,012	693,463
22 Spruce Lake vers l'ouest	29·5	990,000	1,138,500	29·73	990,000	1,138,500
23 Hudson Bay Jct. vers le sud	32·0	1,088,000	1,251,200	31·61	1,074,740	1,235,951
24 Elk Point vers l'est	19·0	745,000	856,750	19·49	745,000	856,750
25 Ashmont-Bonnyville	38·0	1,415,000	1,627,250	37·38	1,391,919	1,600,706
26 Bretona-Clover Bar	11·0	319,000	366,850	9·61	278,690	320,493
Total pour 17 George V	.....	20,400,000	23,460,000	.....	16,881,388	19,413,593
Grand Totaux	.....	24,131,000	27,750,650	.....	20,571,313	23,657,006

OBSERVATIONS.—"C" Toutes les lignes non complètement construites à date, mais d'après les renseignements actuellement disponibles le parcours milliaire indiqué constituera la longueur réelle quand la construction des lignes sera terminée.

"D" Modification comportant une demande en faveur d'un raccourcissement du parcours milliaire et d'une augmentation du déboursé moyen par mille, mais ne changeant pas le montant à être déboursé.

Régalé antérieurement	Déboursés jusqu'à "A" 31 décembre 1927 "B" durant l'année 1927	Déboursés durant l'année 1928	Déboursés jusqu'à "A" 31 août 1928 "B" 31 décembre 1928	Déboursés estimatifs pour l'année 1929
Milles	$	$	$	$
.....	35,342 59 "A"	719,120 19	754,462 78 "B"	165,000
.....	35,342 59 "A"	719,120 19	754,462 78 "B"	165,000
.....	790,759 28 "A"	71,339 91	862,099 19 "A"	Ligne terminée le 31 août 1928
23	1,275,242 69 "A"	171,303 42	1,446,546 11 "A"	idem
.....	2,066,001 97	242,643 33	2,308,645 30	Lignes terminées le 31 août 1928
.....	1,236,385 98 "B"	128,632 22	1,365,018 20 "B"	20,000
.....	.....	.....	.....	.....
.....	459,034 25 "B"	1,252,611 61	1,711,645 86 "B"	600,000
.....	5,437 28 "B"	52 40	5,489 68 "B"	300,000
.....	194,487 28 "B"	432,495 64	626,982 92 "B"	Ligne terminée le 31 décembre 1928
.....	43,338 88 "B"	394,725 13	438,064 01 "B"	175,000
.....	200,636 54 "B"	1,667,981 88	1,868,618 42 "B"	1,425,000
.....	10,564 44 "B"	98,850 81	109,415 25 "B"	460,000
.....	279,888 71 "B"	987,967 15	1,267,855 86 "B"	1,200,000
.....	107,056 15 "B"	655,180 35	762,236 50 "B"	175,000
.....	9,319 91 "B"	353,818 05	363,137 96 "B"	200,000
.....	227,498 97 "B"	708,187 61	935,686 58 "B"	55,000
.....	18,164 85 "B"	386,378 14	404,542 99 "B"	680,000
.....	166,143 46 "B"	439,397 36	605,540 82 "B"	135,000
.....	225,881 32 "B"	965,726 72	1,191,608 04 "B"	125,000
.....	7,766 61 "B"	309,763 06	317,529 67 "B"	10,000
.....	3,191,604 63 "B"	8,781,768 13	11,973,372 76 "B"	5,560,000
.....	5,292,949 19	9,743,531 65	15,036,480 84	5,725,000

PROGRAMME DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA RELATIVEMENT À LA CONSTRUCTION D'EMBRANCHEMENTS, TEL QU'ADOPTÉ PAR LE PARLEMENT À LA SESSION DE 1929

Chapitre	Emplacement	Budget		
		Parcours milliaire	A être déboursé	Déboursé moyen par mille
			$ c.	$ c.
18 (*Bill 55*)	D'Alliance à un point près de Youngstown ou Dobson dans la province de l'Alberta	82	2,952,000 00	36,000 00
19 (*Bill 56*)	D'un point à ou près de Bulwark à un point dans le township 38 ou 39, rang 8, à l'ouest du quatrième méridien dans la province d'Alberta	25	875,000 00	35,000 00
20 (*Bill 49*)	D'un point près de Central Butts ou Mawer à un point dans le township 18 ou 19, rang 10, 11 ou 12, à l'ouest du troisième méridien dans la province de Saskatchewan	50	1,800,000 00	36,000 00
21 (*Bill 45*)	D'un point environ un mille et demi à l'est de Brantford sur la subdivision de Dundas, une voie double à un point environ un mille et demi à l'ouest de Brantford sur la subdivision de Dundas, et près du point de départ un raccordement Y et une voie simple à un point sur la subdivision de Dunville près de Cainsville dans la province d'Ontario	6·1	1,350,000 00	221,311 00
22 (*Bill 46*)	D'un point à environ un demi mille de l'extrémité actuelle de l'embranchement Garson à la mine Falconbridge, dans la province d'Ontario	4	185,000 00	46,250 00
23 (*Bill 166*)	D'un point près de Grand'Mère sur le chemin de fer *Canadian Northern Quebec* à un point près de East Burrills sur le chemin de fer *Canadian Northern Quebec*, dans la province de Québec	7·9	2,326,000 00	294,430 00
24 (*Bill 53*)	D'un point 4 milles au nord de Hamlin à un point près de Glenbush, Medstead ou Robin Hood, dans la province de Saskatchewan	33	1,150,000 00	34,848 00
25 (*Bill 57*)	De Hemaruka à Scapa, dans la province d'Alberta	41	1,435,000 00	35,000 00
26 (*Bill 48*)	D'un point près de Melfort à un point près d'Aberdeen, dans la province de Saskatchewan	89	2,800,000 00	31,460 00
27 (*Bill 43*)	D'un point à ou près du lac Verde ou Hermitage sur l'embranchement de Murray-Harbour à un point sur la subdivision de Georgetown, à ou près de Pisquid ou Birts, dans la province de l'île du Prince-Edouard	10	370,000 00	37,000 00
28 (*Bill 50*)	De Neidpath à un point sur le chemin de fer Pacifique Canadien près de Swift-Current, dans la province de Saskatchewan	31	1,200,000 00	38,709 00
29 (*Bill 59*)	De New-Westminster en traversant le bras nord de la rivière Fraser près de la section 33, rang 4 O, bloc 5N, sur l'île Lulu jusqu'à la section 23, rang 6 O, bloc 5N, sur l'île Lulu, de là jusqu'à Woodwards-Landing, avec les embranchements suivants: (a) D'un point au nord de la traverse projetée de la rivière dans une direction nord-ouest pour se raccorder avec la *British Columbia Electric Railway*. (b) D'un point au sud de la traverse projetée en allant vers le sud pour se raccorder avec l'embranchement abandonné de l'île Lulu. (c) D'un point près de la section 23, rang 6 ouest, bloc 5N, pour se raccorder avec les voies de la *British Columbia Electric Railway*, près de Tucks. Y compris la réintégration de l'embranchement de l'île Lulu présentement abandonné, environ 10 milles	29	1,500,000 00	51,724 00

PROGRAMME DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA RELATIVEMENT À LA CONSTRUCTION D'EMBRANCHEMENTS, TEL QU'ADOPTÉ PAR LE PARLEMENT À LA SESSION DE 1929—*Suite*

Chapitre	Emplacement	Budget		
		Parcours milliaire	A être déboursé	Déboursé moyen par mille
			$ c.	$ c.
30 *(Bill 51)*	De Ridgedale, dans la province de Saskatchewan, 30 milles dans la direction de Le Pas, dans la province du Manitoba	30	1,100,000 00	36,666 00
31 *(Bill 168)*	Section construite conjointement avec le chemin de fer du Pacifique-Canadien, de Rosedale dans une direction sud-est, à un point dans la section 4, township 26, rang 16, à l'ouest du quatrième méridien, dans la province d'Alberta	26·19	915,000 00	34,936 00
32 *(Bill 54)*	De St. Walburg, dans la province de Saskatchewan, à Bonnyville, dans la province d'Alberta. Un accord a été conclu avec le chemin de fer du Pacifique-Canadien relativement à cette partie de la ligne entre le rang 24 ouest du troisième méridien, dans la province de Saskatchewan, et le rang I ouest du quatrième méridien dans la province d'Alberta, en vertu duquel les chemins de fer Nationaux du Canada accordera au chemin de fer Pacifique-Canadien des droits de circulation égaux, ou bien cette section sera construite conjointement et sera la propriété commune des deux chemins de fer, advenant ce cas le montant à être déboursé sera réduit jusqu'à concurrence du montant payé par le chemin de fer Pacifique-Canadien.	117	4,212,000 00	36,000 00
33 *(Bill 47)*	D'un point vers le milieu de l'embranchement de Sudbury à un point dans le township de Fairbank, dans la province d'Ontario	25	1,850,000 00	74,000 00
34 *(Bill 44)*	De Sunny Brae à Guysborough, dans la province de la Nouvelle-Ecosse	67	3,500,000 00	52,238 00
35 *(Bill 58)*	D'un point près de Swift-Creek à un point près de Tête-Jaune, dans le province de la Colombie britannique.	12	720,000 00	60,000 00
36 *(Bill 52)*	D'un point près de Unity à un point près de la frontière provinciale dans le township 36 ou 37, dans la province de Saskatchewan	50	1,750,000 00	35,000 00
		735·19	31,990,000 00	43,526 18

Vu que ce parcours milliaire comprend des embranchements d'une longueur de 34.09 dont la construction fut autorisée antérieurement le nouveau parcours milliaire compris dans ce programme de 1929 s'établira à 701.10 milles.

CAISSE DES PASSAGES À NIVEAU DU CHEMIN DE FER

Une modification à la Loi des chemins de fer adoptée à la dernière session (chapitre 54, 19-20 George V) proroge pour une période de dix ans, à compter du 1er jour d'avril 1929, le dispositif de 1909, affectant la somme de deux cent mille dollars par année pour aider à la construction réelle d'ouvrages destinés à la protection, à la sécurité et à la commodité du public aux croisements des chemins publics et des chemins de fer au niveau du rail. L'emploi du fonds dit Caisse des passages à niveau du chemin de fer relève de la Commission des chemins de fer. Relativement à ces passages à niveau, la Commission a émis, à partir du 1er avril 1909 jusqu'au 31 décembre 1928, 867 ordonnances qui pourvoient à la protection de 973 passages. Le nombre des passages à niveau qui existaient le 31 décembre

1927, tel que rapporté par le Bureau fédéral de la Statistique, s'établissait à 30,426. Sur ce nombre, 25,692 étaient des passages à niveau ruraux et 4,734 des passages à niveau urbains. 1,168 passages à niveau ruraux ainsi que 1,273 passages à niveau urbains, soit en tout 2,441 passages, étaient protégés à cette date. Il convient maintenant d'ajouter à ce nombre 119 passages à niveau dont la Commission des chemins de fer a ordonné la protection en 1928.

Une modification apportée à la Loi des chemins de fer, à la session du Parlement tenue en 1927, a eu pour effet de faire disparaître un certain nombre de restrictions qui empêchaient une application plus générale des dispositions de la Caisse des passages à niveau de chemin de fer. Sous l'empire de la loi primitive, l'application de la caisse était restreinte aux passages à niveau qui se trouvaient établis le 1er avril 1909. Une telle restriction constituait un sérieux contre-temps en ce qui concerne les croisements des chemins publics et des chemins de fer dans les provinces de l'Ouest.

La caisse s'applique maintenant à tous les passages à niveau existants relativement auxquels un accord, approuvé par la Commission, des chemins de fer a été intervenu entre une compagnie de chemin de fer et une municipalité. Cette modification a étendu considérablement l'application de la caisse.

Sous l'empire de la loi primitive, la somme à dépenser à même la Caisse des passages à niveau pour un passage à niveau particulier était limité à 40 p. 100 du coût des travaux nécessaires et ne pouvait excéder la somme de $25,000. En outre, nul argent de ladite caisse ne pouvait être affecté en une seule année à plus de six passages à niveau d'aucun chemin de fer particulier dans une municipalité, ni ne pouvait en être affecté plus d'une fois au cours d'une seule année à un même passage. Outre cela, pour les fins de la loi, un passage ne pouvait excéder quatre voies ferrées. Ces restrictions-ci ont aussi été abolies, et les contributions à même la Caisse des passages à niveau ont été portées à 40 p. 100 dans le cas où le coût des travaux de construction ne dépasse pas $100,000, et quand le coût dépasse cette dernière somme, une contribution totale sur une base de 40 p. 100 peut être consentie jusqu'à concurrence de $100,000.

A compter de l'inauguration de la caisse en 1909, jusqu'au 31 mars 1929, les déboursés effectués sous le régime de la caisse se sont chiffrés à $2,224,169.33. L'appropriation totale pour la période en question ayant été de $4,000,000, le reliquat non dépensé à la fin de l'année financière s'établissait à $1,775,830.67. A la fin de décembre 1928, les chemins de fer avaient dépensé $7,476,957.17 pour des ouvrages de protection aux passages à niveau, et les municipalités avaient déboursé pour les mêmes fins $5,439,882.84, cette dernière somme comprenant les contributions des gouvernements provinciaux au chiffre total de $623,592.04.

Sur la recommandation de la Commission des chemins de fer, à laquelle incombe, en vertu des dispositions de l'alinéa 255 et sec. de la Loi des chemins de fer, le devoir de pourvoir à la protection, à la sûreté et à la commodité du public aux croisements des chemins publics et des chemins de fer, l'honorable Frank Oliver, un ancien membre de la Commission, a été chargé par le gouverneur en son conseil d'effectuer, sous la direction de la Commission, une enquête minutieuse sur les questions qui se rattachent à ces moyens de protection et à s'assurer, autant que possible, la coopération des différents gouvernements provinciaux et des diverses municipalités intéressées. L'on peut juger de l'importance d'une étude spéciale de ce problème par un commissaire expérimenté en consultant la statistique suivante: Au cours de 1928, 371 accidents au cours desquels 173 personnes ont été tuées et 475 personnes blessées, ont été portés à la connaissance de la commission, comparés à 317 accidents en 1927, au cours desquels 99 personnes ont été tuées et 425 personnes blessées. Des 355 accidents touchant lesquels des représentants de la Commission ont fait des enquêtes en 1928, 61 se sont produits à des passages à niveau protégés et 294 à des passages à niveau non protégés. Sur ce nombre 298 étaient des accidents de véhicules-moteurs, 35 des accidents

de véhicules tirés par des chevaux, et 22 accidents survenus à des piétons. Au cours des cinq dernières années, le chiffre total des accidents survenus aux passages à niveau s'est élevé à 1,476. Au cours de ces accidents, 571 personnes ont perdu la vie et 1,946 ont reçu des blessures. La protection des passages à niveau n'empêche pas toujours les accidents de se produire, ainsi que l'indique le relevé qui vient d'être cité. De fait, 24 personnes furent tuées et 68 personnes furent blessées à des passages à niveau protégés au moyen de barrières; 78 furent tuées et 242 blessées à des passages à niveau protégés au moyen de sonneries, et 8 personnes furent tuées et 51 blessées à des passages à niveau où des gardiens étaient de faction. Cependant, 461 prsonnes ont perdu la vie et 1,685 ont été blessées à des passages à niveau non protégés. Ainsi, il y a eu 324 accidents aux passages à niveau protégés au cours de la période de cinq ans, qui ont occasionné la mort de 110 personnes et causé des blessures à 361 autres personnes, et 1,585 accidents à des passages à niveau non protégés qui ont occasionné la mort de 461 personnes et causé des blessures à 1,585 personnes. C'est un état de choses très sérieux qui requiert la coopération des usagers des chemins publics ainsi qu'un plus grand déploiement d'efforts en ce qui concerne l'élimination des passages à niveau, et une application et une pratique plus générales des mesures de protection.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON ET DÉVELOPPEMENT DE CHURCHILL

Dans le cours de l'année financière, la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson a fait de très grands progrès, de même que le travail de l'aménagement d'un port à Churchill. La besogne exécutée relative à la voie ferrée peut, pour les fins de la description, être divisée en deux parties, l'une ayant trait à la reconstruction partielle et à l'extension de l'entreprise première à partir du Pas jusqu'à Amery (mille 0-356), et l'autre se rapportant à de la construction nouvelle sur l'extension de Churchill, laquelle quitte la ligne projetée d'abord au mille 356 et se dirige droit au nord jusqu'à Churchill, au mille 510. La réfection de la ligne entre Le-Pas et Amery se poursuit encore, et une partie importante de la voie ferrée, par suite de sa longue inutilisation, a dû être pratiquement reconstruite. En même temps, il a fallu établir des stations et autres accessoires pour le service non antérieurement fournis, ainsi que construire les facilités nécessaires à divers endroits divisionnaires. On peut se rendre un compte exact de ce qui a été accompli au cours de l'année financière close le 31 mars au sujet de ces travaux de reconstruction et de remise en état, d'après le rapport sommaire suivant dressé par le major J. G. McLachlan, ingénieur de district à la tête des travaux:—

On a maintenant achevé l'enlèvement des broussailles, des anciennes traverses et autres débris sur cette partie de la ligne, et il a été accompli beaucoup de travaux de ce genre durant l'année.

On a terminé deux milles de régalage pour la pose de voies additionnelles aux têtes-de-ligne ainsi que quelque cinq milles de régalage pour de nouvelles voies dans les fosses à ballast.

On a posé deux milles de voies supplémentaires aux têtes-de-lignes du Pas et de Gillam, ainsi que neuf milles de voies temporaires pour l'extraction du ballast, etc., et on a enlevé 9.7 milles de voies abandonnées dans les fosses à ballast ainsi que des voies de raccordement pour les utiliser de nouveau.

On a excavé un total de 432,550 verges cubes de gravier et de matières employées pour le remblai et le ballastage de cette section, durant l'année. On a déposé la dernière couche de ballast à partir du mille 190 jusqu'au mille 265 et on a distribué beaucoup de ballast sur des parties molles du terrassement, du Pas au mille 100, et du mille 265 au mille 330. Tous les remblais ont été élargis selon la largeur normale et tous les creux ont été comblés et nivelés. Dans le cours de l'année 1928, il a été ouvert trois nouvelles fosses à ballast à cause de l'équipement des anciennes.

On a enlevé un total de 139,650 verges cubes dans les tranchées argileuses y compris les matières employées à la construction des remblais et au remplissage pour les ponts.

On s'est servi d'un excavateur à câble de traction dans le courant de la saison de 1928 afin d'effectuer l'égouttage de l'emprise à partir du mille 260 jusqu'au mille 300, et l'on a creusé un total de 25,476 verges cubes ou 23,676 pieds linéaires de fossés.

On s'est servi de 300,961 pieds M.P. de bois pour la réparation des ponts et des ponts à chevalets. On a érigé plusieurs longues travées au-dessus de cours d'eau et on a renouvelé des tabliers permanents.

On a fait disparaître quatre-vingts déclivités de construction sur pilotis et sur charpente au moyen de remplissage durant la saison, ce qui a diminué le nombre des ponts sur cette partie de la ligne de 1,200 pieds linéaires.

Par suite de l'insuffisance du ponceau au mille 236, on en a construit un autre en creusant sous le remblai, et ceci, de même que d'autres remplacements, ont nécessité une installation globale de 37,536 pieds M.P. de cèdre.

On a construit au Pas une nouvelle station d'un genre spécial munie des raccordements nécessaires avec les égouts et le service de l'aqueduc, et on a ajouté une rallonge au hangar à marchandises au même endroit. On a mis en activité toutes les facilités de tête-de-ligne et on a installé les machines.

A Wabowden, au mille 137, on a construit un logement pour le contremaître de locomotives, on a mis en place les machines dans la rotonde, et on a fait fonctionner le système d'éclairage.

A Gillam, au mille 327, on a construit une tête-de-ligne complète et on l'a exploitée, y compris une remise à locomotives à cinq compartiments, un atelier pour la réparation des machines, une table tournante, une installation pour la manutention du charbon d'une capacité de cent tonnes, un réservoir à eau, un outillage pour la dessiccation du sable, une glacière, un dortoir pour les mécaniciens et chauffeurs, un logement pour le contremaître des locomotives, de même que tous les services d'égout et d'aqueduc. On a aussi fait l'installation de machines dans l'atelier de réparation des machines et on a transporté la machinerie des ateliers temporaires au mille 312 dans la nouvelle usine à Gillam.

On a enlevé quelque 4.5 milles de courbes de surface et de rails tordus de la voie durant la saison.

On a renouvelé environ 8,171 traverses sur cette section-ci au cours de l'année, et on a également placé un grand nombre de plaques sur les traverses qui n'en étaient pas munies antérieurement.

On a effectué beaucoup de menus travaux sur les voies. On a construit des enseignes pour voies ainsi que des râteliers pour rails. On s'est occupé aussi du maintien ordinaire des voies, ce qui, en raison des affaisements, a exigé beaucoup de travail.

Sur l'extension de Churchill (du mille 356 à 510), la construction s'est aussi effectuée avec célérité. La tâche a comporté des difficultés hors de l'ordinaire par suite de la nécessité de traverser les terres incultes, et aussi à cause de la construction hivernale. Néanmoins, il a été possible de terminer la pose des rails jusqu'à Churchill le 29 mars 1929, ce qui a permis aux équipes de construction du chemin de fer, d'amener à Churchill, grâce à cette voie temporaire, plusieurs centaines de chargements de wagons de matériel et de fournitures nécessaires pour y effectuer les travaux de développement, et par ce moyen on croit avoir gagné au moins une avance d'un an en ce qui a trait à l'aménagement des installations du port. Durant l'hiver, la construction était assez avancée afin de permettre aux équipes de construction d'installer le matériel nécessaire pour leur permettre de travailler au ballastage de la ligne à partir de chaque extrémité. A cette date l'on croyait qu'il serait possible de mettre en état la voie, qui avait été posée sur la terre gelée durant l'hiver, pour la circulation sûre du matériel régulier en septembre de l'année courante, date à laquelle on espérait célébrer l'achèvement du chemin de fer par la pose de la dernière cheville. Cependant, on a constaté l'impossibilté de cet espoir, à cause des conditions défavorables de la température qui ont dominé durant les mois de printemps et d'été, il en est résulté qu'il n'a pas été possible de faire venir et de distribuer le ballast nécessaire pour la circulation sûre des trains réguliers.

Le major McLachlan a également fourni le résumé suivant de la besogne exécutée relativement à la nouvelle construction de l'extension de Churchill .

Le défrichage et le régalage de l'emprise entrepris par les entrepreneurs Stewart and Cameron, qui ont débuté au printemps de 1928, ont été poursuivis durant l'été et 104 milles de régalage avaient été achevés au début de l'hiver de cette année. Au cours des mois d'hiver, on a terminé le défrichage de l'emprise jusqu'à Fort-Churchill, on a construit un chemin et érigé des camps sur toute la ligne. Les équipes des entrepreneurs ont transporté

à peu près 2,800,000 verges cubes de matières pour le régalage et le creusage de fossés entre le mille 356 et le mille 412 durant la saison.

La pose des voies commença le 20 juin et fut achevée jusqu'à Fort Churchill le 29 mars 1929. Cinquante milles de celles-ci furent posées sur le sol durant l'hiver, la surface de celui-ci ayant été nivelée par les équipes employées par les entrepreneurs d'après l'échelle de salaires payés aux journaliers.

Le ballastage de cette partie de la ligne commença le 1er juillet et l'on avait placé un total de 360,664 verges cubes de gravier sous la voie à partir du mille 356 au mille 416 à la fin de la saison.

On a placé des tabliers permanents sur tous les ponts à chevalets construits au cours de l'hiver précédent et on a construit des culées pour deux ponts d'acier sur les rivières Owl et Weir.

Tous les ponceaux de cèdre nécessaires ont été construits par les équipes de la compagnie à partir du mille 356 jusqu'au mille 420, et on a employé un total de 1,428,073 pieds M.P. de cèdre et 42,846 livres de fer dans cette entreprise.

On a édifié des réservoirs d'eau permanents aux milles 374 et 412 et érigé six remises temporaires pour les fournitures au cours de l'année.

On a construit une installation pour la manutention du charbon d'une capacité réglementaire de cent tonnes au mille 412, de même que dix-sept baraquements portatifs pour les cantonniers. On a construit des entrepôts aux milles 412 et 442 pour l'emmagasinage des fournitures. On a édifié des baraquements pour une équipe supplémentaire de 80 hommes, pour la besogne de la saison suivante.

On a achevé une ligne télégraphique temporaire jusqu'à Fort-Churchill en décembre 1928, et on a établi tous les campements des ingénieurs résidents pendant l'hiver.

Au cours de l'hiver 1928-29 la pose des voies jusqu'à Fort-Churchill a entraîné de grandes difficultés par suite de la température rigoureuse dans les terres incultes, mais celle-ci fut terminée le 29 mars, alors que tous les matériaux, les fournitures et le matériel nécessaires pour la construction des facilités de tête de ligne à Fort-Churchill étaient expédiés en toute hâte avant la débâcle. Généralement parlant, la pose des voies a été dispendieuse. Toutefois, le coût de la pose des voies a été dispendieux, mais, le but atteint, celui de la livraison des matériaux à Churchill, a épargné un an de temps, et a permis aux équipes de travailler à partir des deux extrémités, ce qui a fait plus que compenser l'excès des frais de la pose des voies au cours de l'hiver. On a trouvé de vastes gisements de gravier pour terminer le ballastage et le remblai sur cette partie de la ligne. On a éprouvé de grandes difficultés à trouver de l'eau pour les locomotives, mais, on s'attend à faire face à cette difficulté par le barrage des cours d'eau pour des fins d'emmagasinage.

La tâche de l'aménagement d'un port à Churchill antérieurement à la communication ferroviaire a présenté de nombreuses difficultés, en dépit desquelles on a beaucoup accompli, et l'on peut maintenant s'attendre à des progrès plus rapides par suite de l'achèvement pratique de la voie ferrée jusqu'au port. Pour ces travaux à Churchill, il a fallu transporter le matériel et tels matériaux qui convenaient, à partir de l'ancien havre à Nelson, et on a employé de nombreuses équipes d'hommes à Port-Nelson à la reconstruction des chalands de bois et à la démolition des bâtiments, dont les matériaux étaient destinés à Churchill. Comme il n'y avait pas de bois sur pied disponible dans le pays avoisinant Fort-Churchill pour la construction des quais de bois destinés au déchargement des allèges, il a fallu transporter les matériaux à partir d'Amery (au mille 356) jusqu'à Port-Nelson par la voie ferrée abandonnée, et de là à Fort-Churchill sur la glace du littoral. On a ainsi effectué cinq trajets heureux, et le 6 mai 1928, on avait transporté 650 tonnes de matériaux divers jusqu'à la tête de ligne du nouveau chemin de fer. Dans ce but, on s'est servi de quatre tracteurs Lynn et de vingt-quatre traîneaux. On a aussi mis en bon état l'emprise abandonnée conduisant à Port-Nelson pour les tracteurs à chaînes de roulement et la circulation à pu être maintenue sur ce chemin au cours de l'été suivant.

On a lancé deux embarcations de trente pieds, construites à Lachine et délivrées à Amery par voie ferrée. On les a remorquées par la rivière Nelson jusqu'à Port-Nelson où on les a munies de moteurs. On s'en est ensuite servi pour le transport des employés jusqu'à Fort-Churchill. Le remorqueur *Yates* ainsi que la goélette à moteur *Néophyte* ont fait un grand nombre de voyages entre les deux ports, de même que les allèges N°s 1, 2 et 3. On a fait des progrès actifs dans la construction des installations nécessaires.

En tout, il a été transporté 19,650 tonnes de matériaux durant l'année. De ce nombre, 650 tonnes ont été transportées par un tracteur à partir de Port-Nelson, 2,500 sur une allège à partir du même endroit et 16,500 par des vaisseaux au long cours à partir des ports canadiens. Ces chiffres ne tiennent pas compte de plusieurs centaines de chargements de wagon de matériaux, ni du matériel pour la construction, qu'il a été possible d'amener à Churchill par rail après le 29 mars de l'année courante.

Durant la saison de navigation de 1928, quatre vaisseaux avec des cargaisons ont effectué le voyage jusqu'à Churchill. Le *Brockabeck* venant de Vancouver a transporté 3,087,000 pieds de bois de charpente, le *Canadian Trooper* et l'*Odile*, en provenance de Halifax, ont transporté du bois et des cargaisons générales s'élevant à 7,794 tonnes, tandis que le *Canadian Voyageur* a délivré 3,400 tonnes de houille à Churchill. Ce dernier vaisseau à son voyage d'aller, accompagnait les remorqueurs *Ocean Eagle* et *Dainty*, chacun remorquant les nouvelles dragues à grappins de huit verges cubes Churchill N° 1 et Churchill N° 2, et ont approvisionné ces remorques de houille en route. Ces dragues à grappins ont été construites par la *Canadian Vickers, Limited*, de Montréal, et on a aussi heureusement amené à Churchill une barge à trémie construite par la *Collingwood Shipyards*.

Il a été fait beaucoup de travaux de construction à Churchill. L'on a édifié un quai temporaire de 1,040 pieds de longueur, et comme mesure de protection pour les dragues et les barges à trémie dans leurs quartiers d'hiver, on a érigé un encoffrement en charpente, à cloison étanche de 515 pieds de long. De grandes étendues ont été remplies et nivelées pour des fins d'entreposage, et on a posé à peu près cinq milles de voies de service. Au cours de la saison dernière, on a également construit trois baraquements, de même que cinq entrepôts, un poste de T.S.F., un atelier pour la réparation des machines, une forge, une usine de force motrice, deux campements pour les repas, un magasin de détail, une scierie, un hôpital, deux logements pour le personnel, deux bureaux et divers autres petits bâtiments.

On a construit quatre bâlises, comme aides à la navigation, l'une à la pointe aux Esquimaux, l'une à Knight's Hill, l'une au cap Churchill, et une autre à mi-chemin entre Knight's Hill et Fort-Churchill. La glace est partie du havre de Churchill le 17 juin 1928, ce qui était deux jours plus tôt que l'année précédente.

Les crédits pour le chemin de fer de la baie d'Hudson et le développement du port forment une partie des prévisions budgétaires du ministère des Chemins de fer et Canaux. La besogne relative au chemin de fer est confiée aux équipes de construction du chemin de fer National-Canadien pour le ministère, le chemin de fer agissant également à titre d'agents du ministère dans l'adjudication, la surveillance et la direction du contrat pour la construction du régalage sur l'embranchement de Churchill, lequel a été adjugé à la firme de Winnipeg de *Stewart & Cameron, Limited*, en octobre 1927. Ce contrat comprend le déblaiement de l'emprise, le défrichage, les traversées, le régalage, l'excavation des ponceaux, etc., les travaux aux voies et aux stations étant accomplis par les équipes de la compagnie. Le développement du port à Churchill a été jusqu'ici exécuté par des équipes employées par le ministère des Chemins de fer et Canaux. Au cours de l'été, on a employé plus de deux mille hommes à la construction de la voie ferrée, et en hiver à peu près mille. Dans le port de Churchill la moyenne des travailleurs en été s'est élevée à 316, et à Port-Nelson à 82.

Depuis la reprise des travaux en 1927, il a été dépensé pour le chemin de fer $8,871,858.76, sur laquelle somme on a déboursé $3,389,084.88 au cours de l'année financière close le 31 mars 1929. Les déboursés pour l'aménagement du port de Churchill s'étaient élevés à la même date à $3,668,026.46, à même lesquels on avait déboursé $2,770,478.07 au cours de la dernière année financière. Les crédits votés pour l'année courante s'élèvent à $6,500,000, c'est autant que l'an dernier.

Lorsqu'il fut résolu en août 1927, de situer la tête de ligne du chemin de fer de la baie d'Hudson à Churchill, le ministère des Chemins de fer et Canaux expropria toute la péninsule de l'est, de manière à ce que les arrangements relatifs aux têtes de ligne pussent être effectués avec le plus d'avantages. Pendant un certain temps, on a aussi considéré la possibilité de l'administration d'un emplacement de ville à Churchill, soit par le ministère des Chemins de fer et Canaux ou par le chemin de fer National-Canadien. Depuis l'expropriation, le ministère s'est efforcé d'en arriver à une décision quant aux indemnités dues aux cultivateurs propriétaires, et afin d'établir les valeurs, une action a été prise en cour de l'Echiquier sur une cause-type contre Frank Beech, le propriétaire enregistré d'un certain nombre de lots dans la subdivision Beech. Le ministère était prêt à soumettre cette action à la Cour l'an dernier, mais l'autre partie n'était pas prête. On a maintenant l'espoir de disposer de cette cause au terme régulier de la Cour à Winnipeg cet automne. Dans l'intervalle, il a été résolu que le ministère et le chemin de fer vont restreindre leurs activités à l'établissement et à l'exploitation des facilités nécessaires pour les bassins et les installations de tête-de-ligne à Churchill, pour lesquelles fins on a délimité l'étendue nécessaire. Toute partie de la superficie expropriée non réellement requise pour les fins de la voie ferrée et du havre a été, par un arrêté en conseil, C. P. 430, du 12 mars dernier, remise à la province du Manitoba pour les fins d'un emplacement de ville, une disposition estimée expédiente par suite de la juridiction de la province sur les affaires municipales. Le service des Ressources naturelles du gouvernement provincial est, à l'heure actuelle, en train de considérer le projet de l'emplacement de ville, la nature de la tenure, etc., et il espère pouvoir faire une déclaration officielle à cet égard lors de l'achèvement définitif du chemin de fer.

RAPPORT DU COMPTABLE

Au cours de l'année financière, les dépenses globales par le ministère se sont élevées à $31,097,705.98, dont $7,530,184.96 étaient imputables aux chemins de fer, $15,875,497.78 imputables aux canaux, et $7,692,023.24 aux déboursés généraux. Les principaux chapitres des dépenses ferroviaires ont été $3,389,084.88 au compte du chemin de fer de la baie d'Hudson et $2,770,478.07 au compte des têtes-de-ligne du chemin de fer et du havre à Fort-Churchill. Ils comprenaient également $855,815.17 à même la caisse des passages à niveau, $33,991.09 au compte de la Commission des chemins de fer, et $172,862.35 en vue de l'aménagement d'autres installations pour les wagons à l'île du Prince-Edouard. Les principaux déboursés relatifs aux canaux ont été entraînés par la construction du canal à eau profonde Welland, qui se sont élevés à $13,211,259.03 sur le total de $15,875,497.78 au compte des canaux. Ceci élève le coût total de cette entreprise jusqu'au 31 mars 1929 à $103,513,215.58. Le solde représente surtout le coût du maintien et de l'exppoitation des canaux actuels. Les principaux item sous la rubrique ont été $4,418,644.50 prévus afin de faire face aux déficits de l'exploitation des lignes de l'Est, du chemin de fer National-Canadien, autres que ceux encourus relativement aux taux réduits du fret, $1,930,000 au chemin de fer National-Canadien afin de l'indemniser de la réduction de 20 p. 100 dans les taux, accordés d'après la Loi, concernant les taux du fret, dans les provinces Maritimes, $828,393.16 payés pour la même fin aux chemins de fer appartenant à des particuliers dans l'Est du Canada tels que prévus par la loi susdite, et $402,251.81 payés d'après la loi indemnisant les employés de l'Etat. Ce dernier chapitre couvre tels frais se rapportant à tous les ministères du gouvernement et aux chemins de fer de l'Etat, le ministère des Chemins de fer et canaux agissant à titre de médiateur administratif.

Le revenu reçu par le ministère au compte des canaux au cours de l'année financière s'est élevé à $1,230,332.55. Ce revenu est restreint aux locations, aux dépenses entraînées par les élévateurs, etc., tous les droits de péage relatifs à l'utilisation des canaux ayant été abolis en 1904. A même le loyer reçu, $608,-600.73 représentent les loyers et $621,731.82 les redevances, se rapportant principalement à l'élévateur de Port-Colborne, lesquels se sont élevées à $581,113.44. Les déboursés totaux au compte des élévateurs jusqu'au 31 mars 1929, se sont élevés à $4,984,387.68 et le revenu total à $4,644,614.09. Les déboursés totaux pour les canaux, avant et depuis la confédération, s'élèvent actuellement à $288,261,-295.63. Sur cette somme $215,585,486.67 ont été déboursés au compte du capital, $15,687,927.05 en réparations extraordinaires, $31,143,168.45 en frais d'exploitation et $24,844,713.46 en réparations ordinaires sous forme d'entretien.

En ce qui a trait à l'administration de la Loi indemnisant les employés de l'Etat, il a été payé $403,037 au cours de l'année financière; à même cette somme $381,081.55 ont été déboursés sous forme d'indemnités, de pensions, etc., et $21,147.71 comme proportion versée par le gouvernement fédéral du coût de l'administration.

Par provinces la répartition de ces déboursés s'est effectuée comme suit:—

—	Indemnités, pensions, etc.	Proportion des dépenses administratives	Intérêt	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	44,417 84	4,575 16	.....	48,993 00
Nouveau-Brunswick	80,875 64	7,167 90	.....	88,043 54
Ontario	89,317 54	2,893 27	.....	92,210 81
Manitoba	64,372 19	4,777 20	*460 25*	68,689 14
Alberta	10,079 64	890 80	*398 06*	10,572 38
Colombie britannique	19,209 77	472 65	*149 99*	19,532 43
Ile du Prince-Edouard	3,731 67	.....	.....	3,731 67
Québec (divers)	68,539 26	370 73	.....	68,909 99
Ontario (soins des médecins)	538 00	.....	.....	538 00
Dépôts d'intérêt au crédit du revenu imprévu	.....	.....	1,816 05	1,816 05
Total	381,081 55	.....	807 75	403,037 01

Selon les ministères les réclamations et les déboursés effectués d'après la loi ont été comme suit:—

—	Nombre de réclamations				Déboursés
	Indemnité et soins des médecins	Soins médicaux seulement	Pensions	Total	
					$ c.
Agriculture	1	3	2	6	2,608 56
Finance	.....	1	.....	1	130 00
Immigration	.....	1	.....	1	43 00
Affaires des sauvages	3	1	1	5	1,549 48
Intérieur	58	21	12	91	11,334 33
Marine et Pêcheries	42	21	20	83	24,351 24
Comm. biologique marine du Canada	1	1	.....	2	72 69
Mines	6	8	3	17	1,383 62
Défense nationale	22	25	10	57	6,810 03
Revenu national	.....	9	2	11	992 00
Pensions et Santé nationale	12	.....	11	23	4,942 01
Postes	1	42	2	45	1,385 75
Impressions publiques et papeterie	3	5	.....	8	1,293 01
Travaux publics	81	45	26	152	28,658 69
Chemins de fer et canaux	102	72	32	206	29,172 66
Canaux	1,810	438	199	2,447	240,949 37
Chemin de fer de la baie d'Hudson	108	133	4	245	17,680 27
Têtes de ligne de la baie d'Hudson	23	3	.....	26	3,740 23
Commerce	9	4	.....	13	3,984 61
	2,282	833	324	3,439	381,081 55

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

Les activités du génie de ce ministère ont trait surtout aux canaux du Canada, aux ouvrages qui s'y rattachent, et à l'aménagement des installations de port pour le chemin de fer de la baie d'Hudson. On trouvera un état complet des divers canaux et des eaux canalisées, avec leurs longueurs, dimensions, etc., dans une publication séparée du ministère: "Les canaux du Canada" imprimée pour l'information du public. Les principaux canaux sont ceux qui font partie de la route directe par eau entre Montréal, à la tête de la navigation océanique, et Port-Arthur et Fort-William, sur la rive occidentale du lac Supérieur. Cette route comprend 74 milles de canaux, avec un total de 49 écluses (nombre qui sera réduit à 18 lorsque le canal d'eau profonde Welland sera en service), et 1,140 milles de rivières et de lacs, ou un total de 1,214 milles de navigation intérieure, disponible à partir de la fin d'avril jusqu'au début de décembre. Le ministère maintient et exploite également une série de canaux secondaires. Le bureau fédéral de la Statistique compile annuellement des statistiques détaillées concernant le trafic passant par tous les canaux d'après des rapports dressés par les fonctionnaires des canaux. Durant la saison de navigation de 1928, il est passé par les canaux du Saint-Laurent un volume de trafic plus considérable que durant n'importe quelle année précédente. Entre les mois de mai et de décembre, 31 navires ont passé en moyenne chaque jour par le canal de Cornwall sur la route du Saint-Laurent, et il est évident que le temps approche où ce canal sera insuffisant pour les besoins du trafic. Ce canal, de même que les autres canaux du Saint-Laurent, ont été exploités sans accident comportant de retard sérieux aux vaisseaux y ayant passé.

Comme les canaux du Saint-Laurent, le canal Welland actuel a une profondeur de 14 pieds sur les buscs. Au cours de la saison de 1928, 7,439,617 tonnes ont été transportées par le canal, ce qui constitue une augmentation de 2½ p. 100 sur le mouvement record de l'année précédente, lequel avait été le plus considérable dans l'histoire du canal. Les expéditions de blé pour la saison se sont élevées à 3,945,950 boisseaux, une augmentation de 8½ p. 100 sur 1927. A plusieurs reprises durant la saison dernière, le canal a été exploité à son plein rendement, et le 30 août il n'est pas passé moins que 45 vaisseaux par l'écluse n° 7. La saison a été marquée par trois accidents importants, dont deux ont comporté l'interruption du trafic.

L'élévateur du ministère à Port-Colborne, à la tête du canal actuel, est l'endroit où les gros vaisseaux des Lacs commencent leur déchargement; ils ne peuvent descendre jusqu'au lac Ontario et au fleuve Saint-Laurent, avant l'achèvement du canal Welland. Au cours de la dernière année financière, cet élévateur a reçu 78,015,147 boisseaux de grains, une augmentation de 393,434 boisseaux sur l'année précédente. C'est la quantité la plus considérable reçue dans l'histoire de l'élévateur. Ce record aurait été de beaucoup dépassé si un plus grand nombre de vaisseaux des canaux avaient pu être utilisés pour transporter les grains. Sur l'ensemble des grains reçus durant la saison, 69 p. 100 provenait des ports canadiens et 31 p. 100 des ports américains. Les deux jours de retard dus à l'accident qui est survenu au canal Welland le 23 septembre, ont amené le détournement d'environ 2,500,000 boisseaux de grains par d'autres endroits vu qu'on avait fait croire aux armateurs que cet accident était plus grave qu'il ne l'était réellement. A part la perte du fait de cet accident, la perte dans les cargos détounés vers Buffalo et autres ports, à cause de la capacité restreinte de l'élévateur de Port-Colborne, s'est élevée à environ vingt-quatre millions de boisseaux.

Les travaux au canal à eau profonde Welland, qui tirent présentement à leur fin ont commencé en 1913, mais durant les années de guerre, et pendant quelques années après, ils ont été retardés et pendant un temps complètement interrompus. Toutefois, depuis que la construction en a été activement reprise il y a sept

ans, elle est actuellement très avancée, et on espère utiliser le canal durant la saison de navigation de 1930. La longueur totale de ce canal est de 25 milles, et la différence de niveau entre les deux lacs Erié et Ontario, soit 325½ pieds, sera surmontée au moyen de sept écluses à sas, chacune prouvant faire franchir un niveau de 46½ pieds, et tous à peu près terminées, puis d'un bief de protection à montée variable. Les écluses ont chacune 829 pieds de longeur et 80 pieds de largeur dans œuvre, et une profondeur d'eau de 30 pieds au-dessus des buscs. La largeur totale de la tranchée hors d'œuvre est de 200 pieds et la profondeur minima navigable dans les biefs de 25 pieds. Le tracé du canal d'un lac à l'autre est plus direct que le canal actuel, par suite de la construction d'un havre tout à fait nouveau à Port-Weller, à l'entrée du lac Ontario. On a protégé davantage l'entrée au lac Erié à Port-Colborne au moyen du prolongement du brise-lames de 2,000 pieds dans le lac et à angles droits avec le brise-lames original. L'une des entreprises importantes afférentes à l'ouvrage sera la construction d'un tunnel en siphon au moyen duquel les eaux de la rivière Welland seront détournées sous le canal du côté ouest à l'est. L'estimation des quantités achevées pour les divers genres de travaux impliqués dans la construction du canal en entier, avec les pourcentages pour chacune, étaient comme suit au 31 mars:—

Excavation dans le roc	8,961,000	verges cubes	90·9	pour cent
Excavation dans la terre	50,731,000	"	86·9	"
Etanchéité des berges	4,771,000	"	88·4	"
Béton, tous genres	3,516,000	"	93·8	"
Acier de renforçage	28,701,000	liv.	93·0	"
Pilotage en tôle d'acier	37,590,000	"	95·8	"

Une seule écluse et canal de 1½ milles de longueur, qui se trouvent entièrement en territoire canadien, assurent la communication du côté canadien entre les lacs Huron et Supérieur.

Durant la saison de navigation de 1928, le tonnage total des vaisseaux enregistrés ayant passé par l'écluse s'est élevé à 4,586,489, ce qui constitue une augmentation de 2.27 p. 100 sur l'année précédente. On a enregistré un accroissement dans le tonnage du fret s'élevant à 36 p. 100. Pour les écluses canadiennes et américaines considérées ensemble, le tonnage enregistré a accusé un relèvement de 4 p. 100, de même que le tonnage du fret. Le passage des vaisseaux canadiens dans les deux canaux s'est accru de 14 p. 100 dans le tonnage enregistré et 19 p. 100 dans le tonnage du fret. Le nombre global des navires ayant passé par l'écluse canadienne s'est élevé à 3,358, en comparaison avec 3,239 durant la saison de 1927. Le niveau de l'eau est élevé ici, la profondeur d'eau moyenne dans l'écluse étant de seize pouces plus considérable qu'en 1927 et trente-deux pouces plus considérable que la profondeur moyenne en 1926. C'est pour cette année-là qu'elle a été la moins considérable.

INVESTIGATION SUR LE PROJET D'UN CANAL À LA BAIE VERTE

Au cours de la dernière session, le Parlement a approuvé une proposition afin de faire d'autres investigations sur la possibilité d'un canal devant unir la baie de Fundy, à Au Lac, avec le détroit de Northumberland dans le voisinage de la baie Verte, projet qui permettra la communication directe par navire entre le Saint-Laurent et les ports de la baie de Fundy. Le projet susdit a été l'objet de discussions pendant plus d'un siècle, et c'était une ancienne question dans les provinces Maritimes lorsque la confédération a relevé les provinces de toute juridiction dans ces questions et a placé celle-ci devant le gouvernement fédéral nouvellement établi à Ottawa. Postérieurement à la confédération il est devenu nécessaire pour le gouvernement de formuler une politique relativement à tous les projets de construction de canaux alors pendants, et l'une des questions référées à la *Commission des Canaux* de 1870, qui avait alors été nommée afin de faire rapport sur l'amélioration de la navigation intérieure, était la construction possi-

ble du canal de la baie Verte. Les commissaires firent rapport l'année suivante, 1871, et ils recommandèrent la construction, à un coût de $3,250,000, d'un canal d'à peu près 20 milles à travers l'isthme, avec des écluses de 270 pieds de longueur, de 40 pieds de largeur, et une profondeur de 15 pieds sur les buscs. En 1875, John Page, ingénieur en chef du ministère des Travaux publics, fit d'autres recherches sur le projet et il fit rapport que le coût probable serait de $7,100,000. Deux ans plus tard, la question fut du ministère des Travaux publics, fit d'autres composée de quatre membres, dont la majorité signala le 2 décembre 1875, que par suite d'un certain nombre de considérations, y compris les facilités ferroviaires qui existaient alors, elle était d'avis que ce n'était pas dans les intérêts du Canada que le canal fût construit. Un membre de la commission, dans un rapport minoritaire exprimait une opinion dissidente.

Pendant quelques années la question ne fut pas agitée, mais elle le fut de nouveau en 1882 sous une forme quelque peu différente, lors de la constitution en corporation d'une compagnie devant construire un chemin de fer maritime afin de raccorder les deux étendues d'eau. Le Parlement autorisa un subside de $170,602 par année pendant vingt ans, ou toute partie de cette somme pouvait être requise afin de rapporter des bénéfices nets allant jusqu'à 7 p. 100 sur une mise de fonds de $5,500,000, les recettes dépassant 7 p. 100 devant aller au gouvernement jusqu'au remboursement complet du subside. Après des retards considérables on commença les travaux de cette entreprise, mais la compagnie subit des difficultés financières en 1892. Afin de fournir à la compagnie l'occasion de se tirer d'affaire, le gouvernement lui promit une extension de temps jusqu'au 6 juillet 1894, après qu'elle eût fourni des preuves qu'elle trouverait des capitaux. Ces preuves n'ayant pas été présentées, on ne prit aucune autre initiative, le subside tomba en dévolu par péremption et le projet fut finalement abandonné.

Au cours du débat, lors de la dernière session, sur une résolution demandant des investigations sur la praticabilité du canal, son coût, et les avantages économiques et nationaux devant être retirés de sa construction, le ministre des Chemins de fer déclara que le gouvernement était disposé à faire faire ces investigations, et à faire déposer le rapport en temps opportun pour sa considération par le Parlement. Les fonctionnaires du ministère sont à prendre actuellement des mesures afin de faire exécuter les recherches nécessaires.

COMMUNICATION AVEC L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

En conformité de la recommandation de la Commission royale sur les réclamations des provinces Maritimes, les fonctionnaires des chemins de fer et du ministère ont étudié très attentivement la question de l'amélioration des moyens de communications entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, à la suite de quoi il a été voté $3,500,000 à la dernière session du Parlement, dans les prévisions budgétaires du ministère, afin d'établir un autre bac à wagon brise-glaces et des installations additionnelles pour faire face à l'accroissement du service. Anciennement, la traversée du détroit de Northumberland se faisait dans un vapeur en été et au moyen de petites embarcations ouvertes en hiver, que les passagers et l'équipage pouvaient tirer par-dessus les glaçons que l'on rencontrait. Même les membres du Parlement avaient l'habitude de se rendre ainsi à la terre ferme afin d'assister aux sessions parlementaires après la confédération. Au point de vue des besoins du commerce ces manières de procéder n'assuraient qu'un service d'été, et le commerce en subissait de nombreux inconvénients. Vers le commencement du siècle actuel, des vapeurs brise-glace remplacèrent les embarcations ouvertes pour le service d'hiver, et, bien que ceci eût été considéré comme une amélioration marquée, c'était encore loin de répondre au service efficace et continuel promis à l'île lors de son entrée dans la confédération en 1873. L'irrégularité du service hivernal et le déchargement des navires

ainsi que le transbordement des marchandises des deux côtés du détroit dans toutes les saisons de l'année, continuèrent à mettre l'île dans une situation défavorable, commercialement parlant, et afin d'améliorer davantage le service, on adjugea un contrat en 1913 pour l'achat d'un bac brise-glace, à la suite duquel le vapeur *Prince Edward Island* fut mis en service en 1915, entre la pointe du Chêne et Summerside, et entre Pictou et Charlottetown. Afin de fournir le raccordement direct essentiel, on fit l'acquisition du chemin de fer *New Brunswick and Prince Edward Island,* allant de Sackville au cap Tormentine, et on aménagea les têtes de ligne nécessaires sur la terre ferme. Du côté de l'île, on établit un nouveau port à Borden et on le relia à la voie ferrée actuelle de l'île du Prince-Edouard, et l'on commença la besogne de l'élargissement de cette voie afin de la faire correspondre à la largeur normale du chemin de fer sur la terre ferme. Ceci a rendu possible un raccordement ferroviaire direct, a supprimé le transbordement; et le service amélioré, qui a été inauguré en 1917, a tendu à accroître grandement le commerce avec l'île du Prince-Edouard. Ce commerce s'est tellement développé qu'au cours des dernières années il a fallu établir un deuxième bac durant l'été. Comme ce deuxième bac ne convient pas au service hivernal, il faut l'en retirer en hiver. A titre d'indication de l'augmentation des affaires sur cette route, on peut signaler que la moyenne des voyages aller et retour effectués par les bateaux-passeurs par mois, en 1928, s'est élevés à 160, alors qu'elle n'était que de 66 en 1924.

Dans la considération du problème de l'amélioration du service actuel, les ingénieurs ont fait des études comparées des possibilités et du coût d'un service amélioré par bac, d'un tunnel sous-marin d'environ huit milles de long, ou d'un viaduc ou chaussée à travers le détroit. On avait antérieurement considéré et rejeté la possibilité de la construction d'un tunnel à cause de ses frais élevés. A l'heure actuelle on estime qu'un tunnel coûterait $38,000,000 ou davantage, et une chaussée à peu près $45,000,000. Au point de vue du trafic automobile, on a considéré la chaussée comme préférable au tunnel. D'un autre côté, il existe de grandes incertitudes sur les effets qu'auraient les glaces et les marées de même que les bourrasques hivernales sur une construction de surface de ce genre. Il y avait aussi la question du retard que comportait la considération de l'un ou l'autre des projets les plus considérables. Conséquemment, l'on décida de recommander l'achat immédiat d'un nouveau bateau-passeur brise-glace, ayant des dimensions quelque peu plus considérables que le vaisseau actuel. Ceci va exiger quelques modifications aux cales de construction actuelles, mais éviter la nécessité de la construction de têtes de ligne tout à fait neuves, et assurer un service amélioré au moins deux ans plus tôt, que si l'on avait décidé l'achat d'un vaisseau d'un tonnage beaucoup plus fort. Le ministère et les fonctionnaires du chemin de fer espèrent et s'attendent à ce que le nouveau navire soit disponible pour le service d'hiver de 1930-31.

CINQUANTIÈME ANNIVERSAIRE DU MINISTÈRE

La présente année, 1929, marque le cinquantième anniversaire de l'établissement du ministère des Chemins de fer et canaux. Durant les années ayant suivi immédiatement la confédération, le ministère des Travaux publics s'est occupé des affaires ferroviaires du Canada, dans la mesure où elles avaient trait à la construction et à l'exploitation par le gouvernement fédéral. Lors de l'achèvement du chemin de fer Intercolonial, et lorsque le gouvernement était confronté par la perspective d'être obligé de construire une ligne vers la côte du Pacifique, le travail prit des proportions telles qu'il nécessitât l'établissement d'un ministère séparé des chemins de fer. Par suite des problèmes connexes de transport en jeu dans le développement des voies d'eau navigables intérieures du Canada, la construction et l'exploitation des canaux furent aussi confiés au nou-

veau ministère qui fut établi le 20 mai 1879, sous l'honorable (ensuite sir) Charles Tupper, qui eut ainsi l'honneur d'être le premier ministre à détenir ce portefeuille. Depuis cette époque, le ministère a joué un rôle important dans le développement des voies ferrées canadiennes, qui, dans les années écoulées, ont passé de 2,278 à plus de quarante et un mille milles en longueur. Consécutivement à son établissement le ministère s'est intéressé activement au projet et à la construction initiale du Pacifique-Canadien, projetée d'abord comme entreprise gouvernementale en réponse à la promesse d'après laquelle la Colombie britannique avait accepté d'entrer dans la confédération; il fut terminé comme entreprise privée grâce à des subsides publics élevés. Le ministère a pris une part importante à la construction des chemins de fer de l'Etat dans les provinces Maritimes, y compris celui de l'île du Prince-Edouard, et lorsque, plus tard, le peuplement rapide de l'Ouest canadien amena le prolongement du *Canadian Northern* à l'est et à l'ouest du Manitoba, et le projet de l'entreprise rivale du Grand-Tronc-Pacifique-Transcontinental, on confia de nouveau au ministre et au ministère des chemins de fer des responsabilités importantes qui, durant la guerre devinrent tellement lourdes et difficiles, qu'elles offrirent des problèmes sérieux à la considération des gouvernements et des Assemblées législatives, aussi bien qu'aux fonctionnaires du ministère. Ce fut d'une tentative de résolution de ces problèmes à mesure qu'ils se présentaient que résulta l'acquisition du *Canadian Northern*, du Grand-Tronc-Pacifique et du Grand-Tronc par le gouvernement canadien, et, en définitive, l'établissement de l'organisation actuelle du National-Canadien pour l'administration et l'exploitation de ces diverses lignes, y compris les chemins de fer originaux de l'Etat, en tant que réseau unifié et coordonné. Dans la solution de toutes ces difficultés, le ministère des Chemins de fer et canaux a joué un rôle très important. Durant le demi-siècle postérieur à l'établissement du ministère, quatorze ministres ont détenu ce portefeuille important. Parmi ceux-ci, le très honorable George P. Graham et l'honorable C. A. Dunning l'ont détenu deux fois et parmi les premiers titulaires, trois, Tupper, Macdonald et Bowell ont eu en outre la distinction de devenir premiers ministres. Les ministres ayant détenu ce portefeuille depuis 1879 jusqu'à l'époque actuelle ont été:—

L'honorable Charles Tupper, du 20 mai 1879 au 24 mai 1884.
L'honorable J. H. Pope, du 25 septembre 1885 au 1er avril 1889.
Le très honorable sir J. A. Macdonald, du 10 avril 1889 au 6 juin 1891.
L'honorable Mackenzie Bowell, du 17 juin 1891 au 11 janvier 1892.
L'honorable J. G. Haggart, du 11 janvier 1892 au 8 juillet 1896.
L'honorable A. G. Blair, du 20 juillet 1896 au 13 juillet 1903.
L'honorable H. R. Emmerson, du 15 janvier 1904 au 2 avril 1907.
L'honorable G. P. Graham, du 30 août 1907 au 6 octobre 1911.
L'honorable F. Cochrane, du 10 octobre 1911 au 12 octobre 1917.
L'honorable J. D. Reid, du 12 octobre 1917 au 21 septembre 1921.
L'honorable J. A. Stewart, du 21 septembre 1921 au 29 décembre 1921.
L'honorable W. C. Kennedy, du 29 décembre 1921 au 17 janvier 1923.
Le très honorable G. P. Graham, du 17 janvier 1923 au 20 février 1926.
L'honorable C. A. Dunning, du 20 février 1926 au 28 juin 1926.
L'honorable W. A. Black, du 13 juillet 1926 au 24 septembre 1926.
L'honorable C. A. Dunning, à partir du 25 septembre 1926.

DÉCÈS DU MAJOR GRAHAM BELL, C. M. G.

C'est avec un profond regret que nous signalons sur cette page du rapport du ministère, le décès survenu le 13 janvier 1929, du major Graham A. Bell, C. M. G., qui avait été durant trente-six ans un fonctionnaire estimé du ministère et qui en avait été le sous-ministre très capable depuis d'x ans. Le major

Bell a été frappé dans la force de l'âge, lorsqu'on pouvait sembler compter qu'il y avait tous les motifs de croire que bien des années au service de son pays l'attendaient encore. Sa mort a été une grande perte pour le ministère, pour le gouvernement, ainsi que pour le conseil d'administration des chemins de fer Nationaux canadiens, dont chacun avait appris à apprécier les connaissances étendues qu'il possédait des affaires ferroviaires canadiennes et estimer son expérience mûrie dans la gérance de nos problèmes de chemins de fer. Le major Bell était une autorité dans le domaine important des finances ferroviaires, plus particulièrement relativement aux questions ayant surgi par suite de la faillite des divers chemins de fer appartenant à des particuliers, acquis par le gouvernement pendant la guerre et immédiatement après celle-ci. Jeune homme, le major Bell trouva bientôt sa voie dans la comptabilité des activités du ministère. Ainsi, à l'époque des rapports financiers étroits avec les chemins de fer inhérents aux forts subsides en espèces, et, plus tard, au temps des garanties sur obligations élevées, dans le cas des voies projetées par des particuliers, et des mises de fonds importantes pour la construction des lignes projetées par le ministère, il posa le fondement de ses connaissances remarquables des questions financières embrouillées et compliquées se rapportant à la débâcle subséquente des chemins de fer et à leur acquisition par le gouvernement. Ces questions auraient pu être moins embarrassantes et les difficultés qu'elles avaient entraînées auraient pu être simplifiées, si les affaires des voies ferrées avaient suivi les procédés ordinaires inhérents aux faillites. Le fait qu'il n'en a rien été accrut de beaucoup la tâche comportée par la tentative de démêler les affaires générales des diverses compagnies, et l'on sait qu'elles imposèrent un surcroît de fatigue à celui qui, bien que jouissant d'une assez bonne santé, n'avait jamais été particulièrement robuste. Tant que ses fonctions le lui avaient permis, le major Bell s'était toujours intéressé activement aux affaires militaires, et ce lui fut un vif désappointement que, lors de l'organisation des forces canadiennes d'outre-mer, le gouvernement lui signalât que son poste comme auditeur en chef du ministère des Chemins de fer était alors de plus grande importance, qu'aucun poste qu'il eût pu remplir avec les forces expéditionnaires. La guerre se termina précisément au moment où la crise dans les affaires ferroviaires canadiennes approchait. Afin de faire face à la situation qui se produisit alors le major Bell fut nommé sous-ministre, et devint également membre de la Commission du chemin de fer *Canadian Northern,* à laquelle avaient été aussi confiées l'administration et l'exploitation des premiers chemins de fer de l'Etat. A cette époque la faillite du Grand-Tronc-Pacifique vint compliquer les choses de même que la nomination du ministre des Chemins de fer en qualité de receveur, circonstance qui accrut grandement les fonctions et les responsabilités du sous-ministre. Consécutivement à ceci vint la nécessité de l'organisation de la cause du Canada relativement aux procédures ayant trait à l'arbitrage à propos du Grand-Tronc, ce qui amena en définitive sa nomination comme membre de la Commission canadienne du Grand-Tronc. Plus tard, il fallut étudier les meilleures méthodes à adopter pour l'exploitation et l'administration des chemins de fer Nationaux canadiens tels que connus actuellement, et lors de la réorganisation de ces voies ferrées le major Bell devint membre de la commission unifiée qui succéda aux anciennes commissions du *Canadian Northern* et du Grand-Tronc. Pendant quelque temps dans les premières phases de la besogne de réorganisation, le major Bell agit à titre de vice-président financier du chemin de fer, et si le gouvernement n'eût pas estimé que ses fonctions devaient le retenir au ministère, ce n'est un secret pour personne que l'administration du National-Canadien aurait pu alors réquisitionner ses services. Le fait que le major Bell lui-même préféra demeurer attaché au ministère, malgré la plus grande rémunération financière en dehors du service gouvernemental, est un tribut à son esprit de dévouement désintéressé. En reconnaissance de ses services il avait

reçu, quelques années auparavant, la décoration de compagnon de l'Ordre très distingué de St-Michel et de St-Georges. Toutefois, on peut affirmer sans crainte que le major Bell trouva son principal contentement dans la conscience de l'exécution de ses fonctions publiques, et par sa mort, le ministère des Chemins de fer, aussi bien que le service public canadien en général, ont éprouvé une très grande perte.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

R. A. C. HENRY,
Sous-ministre.

OTTAWA, le 20 novembre 1929.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MONTRÉAL, P. Q., le 30 mars 1929.

A l'honorable CHARLES A. DUNNING, député
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre par les présentes, au nom du bureau de direction, le rapport de l'exploitation et des affaires du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1928.

Tel que mentionné à la page 5 du rapport annuel pour 1927, les chiffres ayant trait au réseau pour cette année comprenaient ceux se rapportant aux lignes de l'Est pour les premiers six mois de l'année; mais comme dans le présent rapport les chiffres concernant les lignes de l'Est ne sont pas inclus pour aucune partie de 1928, les chiffres ayant trait au réseau pour 1927 qui apparaissent dans le présent rapport ont, pour des fins de comparaison, été déclarés de nouveau en éliminant les chiffres pour les lignes de l'Est pour les six premiers mois de 1927.

Le rapport relatif au réseau est suivi par celui ayant trait aux lignes de l'Est; aussi par un état afférent au revenu consolidé lequel comprend les lignes de l'Est mais exclut le réseau du Vermont Central.

DONNÉES RELATIVES AU PARCOURS

—	Nombre de milles possédés par les compagnies constituantes	Nombre de milles de voie ferrée louée ou sous contrat	Nombre de milles de voie ferrée avec droit de passage	Parcours total en milles
Division centrale (Lignes à l'ouest de Lévis et de Diamond Jct.)	7,005·29	438·43	15·99	7,459·71
Lignes de l'ouest du Grand Tronc	903·69	60·06	27·78	991·53
Division de l'Ouest	10,474·80	383·68	54·41	10,912·89
Total	18,383·78	883·17	98·18	19,364·13

RECETTES

—	1928		1927		Augmentation	
	$	c.	$	c.	$	c.
Marchandises	209,439,962	99	184,865,149	73	24,574,813	26
Voyageurs	34,187,023	87	33,617,009	49	570,014	38
Messagerie	13,307,373	54	12,611,426	50	695,947	04
Poste	3,099,212	13	2,755,258	60	343,953	53
Divers	16,598,348	69	14,867,530	08	1,730,818	61
Total	276,631,921	22	248,716,374	40	27,915,546	82

DÉPENSES

—	1928	1927	Augmentation
	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien de la voie et des constructions	48,010,559 17	43,174,956 45	4,835,602 72
Entretien du matériel	47,918,236 40	44,560,390 31	3,357,846 09
Trafic	7,047,167 70	6,734,641 64	312,526 06
Transport	107,963,695 15	100,967,491 59	6,996,203 56
Exploitations diverses	2,329,281 21	2,237,549 94	91,731 27
Dépenses générales	6,785,668 17	6,617,160 92	168,507 25
Transport des matériaux de construction (crédit)	*1,806,264 12*	*976,506 56*	*829,757 56*
Total	218,248,343 68	203,315,684 29	14,932,659 39
Recettes nettes	58,383,577 54	45,400,690 11	12,982,887 43
Coefficient d'exploitation	78·89	81·75	

RECETTES BRUTES

Les recettes brutes ont dépassé celles de l'année précédente de $27,915,546 (11.2%).

Pour ce qui est de l'exploitation des chemins de fer, l'année 1928 a été excellente. Le fort volume de trafic a été causé pour une grande partie par les fortes récoltes de l'Ouest des deux dernières années; ainsi que par les conditions défavorables de la température et la récolte tardive en 1927, ce qui a laissé une forte proportion de cette récolte à transporter pendant 1928, aussi par les conditions favorables de la température l'automne dernier et une récolte hâtive qui ont permis le transport aux élévateurs de tête de ligne au cours de 1928, d'une proportion extraordinairement considérable de la récolte de cette année.

DÉPENSES D'EXPLOITATION

Par suite du volume d'affaires plus considérable ce chapitre est augmenté de $14,932,659 (7.3%) de plus que le chiffre pour 1927. Cette augmentation aurait été beaucoup plus forte n'eût été l'efficacité dans divers domaines. La consommation de combustible par 1,000 grosses tonne-mille a été diminuée de 5 livres (4%); et le coût du combustible par tonne sur les tenders de 18 cents (3.91%).

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS

Cet item accuse une augmentation de $4,835,602 (11.2%) sur les chiffres correspondants pour l'an dernier. Il a fallu faire ces déboursés additionnels afin de faire face au trafic, améliorer les propriétés et ajouter de nouvelles installations requises pour l'économie de l'entretien et de l'exploitation.

On a posé de nouveaux rails de 100 livres sur une distance de plus de 800 milles, et de nouveaux rails de 85 livres sur un parcours de 275 milles; ce qui permet ainsi l'utilisation ailleurs des rails remplacés.

On a consacré des déboursés importants au remplacement des traverses, 20 p. 100 de ceux qui ont été renouvelés étant traités. D'autres travaux ont compris le ballastage avec de la pierre des sections de lignes principales à voie double ainsi que le renforcement et le renouvellement des ponts, plaques tournantes et autres constructions.

ENTRETIEN DU MATÉRIEL

L'augmentation de $3,357,846 (7.5%) est attribuable à l'accroissement du trafic; aussi aux améliorations dans les locomotives et le matériel roulant.

$786,000 du montant ci-dessus représentent la mise au rancart de matériel désuet. On a fait des achats importants au cours de l'année de wagons à ballast, de matériel de travail, de wagons à colons et autres wagons pour les voyageurs.

TRANSPORT

Avec un accroissement dans les recettes brutes de $27,915,546 il fallait s'attendre à ce qu'il se produisît une augmentation considérable dans les dépenses du transport. Toutefois, l'augmentation réelle ne s'est établie qu'à $6,996,203 (6.93%). Les dépenses relatives au transport par dollar gagné ont été réduites de 40.59 cents à 39.02 cents.

L'utilisation plus rationelle du matériel à marchandises est indiquée par l'amélioration dans le nombre moyen de milles parcourus par wagon par jour, qui ont été accrus de 23.8% depuis 1923, ce qui représente hypothétiquement une épargne dans les dépenses à même le capital pour les wagons à marchandises de $75,000,000.

AMÉLIORATIONS

Voici un relevé des travaux les plus importants accomplis sous cette rubrique:

L'avancement des travaux aux nouvelles usines à locomotives à la Pointe-St-Charles, comme partie de la modernisation de tout l'outillage à cet endroit; la continuation des travaux relatifs au viaduc de Toronto aussi bien qu'à l'étagement des voies..... dans la partie nord de la ville; des améliorations effectuées aux gares et aux facilités de tête de ligne, plus particulièrement à Vancouver; le commencement des travaux relatifs à l'emplacement de la nouvelle gare à Hamilton; la construction de nouveaux parcs à Niagara-Falls, Port-Arthur et Port-Huron, et d'un entrepôt à Winnipeg; l'installation de signaux automatiques sur certaines sections de lignes principales à voie double; des travaux importants relatifs à l'étagement des voies, surtout à Chicago, South-Bend, Pontiac et Détroit; le remplacement des ponts lourds, surtout dans l'Ouest canadien; la construction partielle de la nouvelle voie principale entre Kamloops et Ashcroft.

Au cours de l'année on a mis en service une locomotive électrique plus puissante que n'importe laquelle fabriquée jusqu'ici. Nos propres ingénieurs ont établi les particularités principales de cette locomotive après une suite d'expériences pendant plus de trois ans. Cette locomotive est l'application en grand du moteur employé dans le wagon électrique Diesel mentionné dans le rapport de 1925. Les premiers essais ont donné satisfaction et l'on s'attend à ce qu'il s'ensuive une économie de combustible et autres avantages importants, surtout par l'emploi de ce genre de force motrice pour la formation des trains et l'aiguillage.

Au nombre des lignes comprises dans le programme de construction d'embranchements de 1927 à 1930, on a mis en exploitation dans l'année 177.85 milles, au nombre desquels 111.59 se trouvent dans la Saskatchewan et 66.26 dans l'Alberta.

Il a été effectué d'autres travaux considérables à environ 190 milles d'autres lignes.

LIGNE DE FLIN-FLON

La construction de la ligne à partir du chemin de fer de la baie d'Hudson jusqu'aux mines de Flin-Flon a été exécutée dans un laps de temps qui constitue presque un record, ceci a donc permis le transport de marchandises lourdes sous la direction des entrepreneurs, antérieurement au ballastage et à l'achèvement définitifs. Le propriétaire de ce chemin de fer, la *Manitoba Northern Railway*

Company, a récemment adjugé un autre contrat pour la construction d'un embranchement d'une longueur d'environ quarante et un milles jusqu'aux propriétés Sheritt Gordon. L'on espère que cette ligne sera prête pour une exploitation semblable avant la fin de la présente année.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

On a effectué beaucoup de travaux de remise en état au cours de l'année à la ligne de la baie d'Hudson, à partir de Le-Pas jusqu'au mille 356, où l'extension de Fort-Churchill laisse la ligne de Port-Nelson. Sur cette extension de 154 milles on a terminé le régalage et la pose des voies sur une distance de plus de 100 milles et on a établi le tracé définitif jusqu'à Fort-Churchill.

HÔTELS

L'on a commencé la construction de l'hôtel à Vancouver, dont le nom sera *"The British Columbia"*. La construction de l'hôtel à Halifax est passablement avancée, il va s'appeler *"The Nova Scotian"*. L'allonge au "Château-Laurier" est déjà suffisamment avancée pour permettre l'utilisation de 140 nouvelles chambres à coucher. L'on a fait l'acquisition d'un emplacement pour un hôtel à Saskatoon. On a construit des installations additionnelles à Jasper Lodge et à Pictou Lodge.

SALAIRES ET MAIN-D'ŒUVRE

Durant l'année, il s'est produit un certain nombre de rajustement de salaires ayant influencé les conditions de travail. Relativement au plan de coopération mentionné dans les rapports précédents on a accordé une semaine de vacance par année avec salaire aux employés travaillant d'après les ententes concernant les salaires relatifs, et ayant deux années ou plus de services ininterrompus. On est à étudier les demandes de l'extension de ce plan à d'autres employés. Pendant toute l'année les relations entre les employés et l'administration ont été harmonieuses.

TERMINI DE MONTRÉAL

La publication du rapport émanant de M. Frederick Palmer au sujet de la situation des termini à Montréal a confirmé d'une manière générale la convenance des plans que l'administration a soumis en 1927. C'est l'intention de mettre à exécution les plans du National-Canadien aussi rapidement que les circonstances le justifieront. Pendant l'année on a pris des mesures afin d'effectuer l'achat de presque toutes les actions en souffrance de la *Montreal Stock Yards Company*. Ces mesures ont été suivies d'améliorations substantielles aux parcs à bestiaux, dont on a généralement reconnu les bons effets. On espère qu'après l'exécution des améliorations additionnelles projetées, les parcs à bestiaux auront une superficie assez vaste et seront modernes à tous égards.

CHEMINS DE FER DE L'ALBERTA

Après beaucoup de délibérations l'administration a recommandé que les chemins de fer nationaux devraient se joindre à parts égales avec la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, afin d'acquérir et d'exploiter les 794 milles de voies ferrées dans le territoire de cette province et au delà appartenant à la province susdite. Les ententes formelles avec le gouvernement provincial et la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien ont été exécutées. Subordonnément à l'autorisation donnée par le Parlement, les lignes achetées seront acquises au nom d'une nouvelle compagnie (la *Northern Alberta Railways Company*) sur laquelle les deux réseaux intéressés auront également la haute main.

FINANCES

Il a été consenti un crédit de $39,000,000 en 1928 au National-Canadien pour l'année civile 1928.

Le 1er décembre 1928 il a été fait une émission de $35,000,000 de bons-or garantis rapporter 4½ p. 100 avec échéance dans quarante ans, pour diverses fins, approximativement comme suit:—

Déboursés pour la construction d'embranchements et le projet du viaduc de Toronto	$13,500,000
Déboursés divers d'après le budget de 1928	21,500,000
	$35,000,000

La garantie originale par le gouvernement fédéral du paiement du principal et de l'intérêt sur les bons est détenue par le secrétaire d'Etat du Canada. Les conditions de l'émission ainsi qu'une copie de la garantie sont au verso de chaque bon. On n'en est pas venu à une entente fiduciaire à propos de cette émission.

Grâce à un arrangement avec les souscripteurs de cette émission, $8,666,000 des obligations n'ont pas été acquises avant le 3 janvier 1929, de sorte qu'à même l'émission totale, rien que $26,334,000 apparaissent dans les détails de la dette consolidée, tel qu'il appert ci-après dans ce rapport.

En octobre 1928, il a été conclu des arrangements avec les banques à charte canadiennes pour la provision temporaire de $40,000,000 ayant trait aux item suivants:—

Retrait des débentures-actions convertibles de la *Canadian Northern Railway Company* rapportant 5%	$22,748,109 60
Déboursés encourus d'après le budget de neuf mois jusqu'au 31 décembre 1927	5,900,000,000
Déboursés faits d'après le budget de 1928	11,351,890 40
	$40,000,000 00

On se propose de prendre des mesures dans le cours de la présente année pour le financement à long terme en vertu duquel les fonds avancés par les banques, comme ci-dessus, seront remboursés.

On en est venu en 1928, à un arrangement avec l'un de nos banquiers relatif à un financement temporaire jusqu'à concurrence de $3,500,000, ayant trait à la construction par la *Manitoba Northern Railway Company* de sa ligne à la mine de Flin-Flon. Dans le courant de la présente année on a pris des mesures pour des avances additionnelles dans le même but et concernant l'embranchement à la mine *Sherritt-Gordon.*

Voici le relevé des retraits de la dette consolidée effectués durant l'année:—

Débentures-actions convertibles de la *Canadian Northern Railway Company*, rapportant 5%	$24,137,846 08
Certificats de diverses émissions de l'*Equipment Trust*	6,041,400 00
Paiements d'après divers fonds d'amortissement et autres	2,088,714 10
	$32,267,960 18

TRAFIC

Une nouvelle orientation du mouvement de la récolte de grains des provinces des Prairies se manifeste présentement. L'augmentation du nombre lui-même et du pourcentage du nombre de wagons qui sont passés par nos lignes en 1928 pour être livrés à Port-Arthur, Fort-William, Vancouver, Prince-Rupert, comparée aux données de 1927, a fourni les chiffres respectifs suivants: 34,055 (soit 31.7%), 17,134 (116.2%) et 1,577 (37.8%). L'augmentation considérable effectuée dans le transport des grains dans la direction de Vancouver s'impose à l'attention. Le premier élévateur a été construit à Victoria et tout de suite a débuté l'expédition des grains (112 wagons) dans cette direction.

Le chiffre d'ensemble de la récolte des grains dans tout le Dominion pour 1928 a été porté au chiffre approximatif de 1,200,000,000 boisseaux, soit une plus-value de tout près de 10% sur celui de 1927. Pour l'année civile, le mouvement des grains des régions de l'Ouest a dépassé de près de 37% celui de 1923 qui avait été considéré comme tout à fait remarquable.

Le revenu imputable à l'exportation a accusé une plus-value de 38.4% ($4,609,000); de son côté, le revenu imputable à l'importation a accusé une plus-value de 5.6% ($350,300). Etant donné les conditions du marché de la Grande-Bretagne, l'exportation du bétail sur pied originaire du Canada s'est trouvée pratiquement arrêtée.

Conformément à un arrêté du conseil du 30 mars 1928, il a été effectué des expéditions d'essai exclusivement par rail en provenance de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick et à destination de certains points de la province de Québec à des taux réduits. Le même arrêté a visé le mouvement ferroviaire du charbon de même catégorie dirigé par bateaux sur certains ports du Saint-Laurent pour de là atteindre Québec et Ontario par chemin de fer, ces expéditions d'essai devant durer trois ans; en agissant ainsi on se proposait de combler par une subvention fédérale et dans des limites jugées raisonnables l'équivalent de l'écart constaté entre le tarif ordinaire et le tarif réduit. Cet arrêté a donné lieu au transport de 5,575 tonnes par rail exclusivement et de 86,025 tonnes par eau à Montréal. Le tarif de $6.75 par tonne appliqué aux expéditions d'essai de houille de l'Alberta à destination de certains points de l'Ontario a occasionné un mouvement de 26,536 tonnes. Or, les expéditions au même taux, en conformité de l'ordonnance de la Commission des chemins de fer, peuvent s'étendre jusqu'au 15 juillet de cette année.

Il a été effectué une économie substantielle dans le transport grâce au maintien du principe d'élimination des trains à vapeur pour voyageurs dont le rendement était nul et dont la nécessité ne s'imposait pas et par le remplacement du service à vapeur par celui des wagons autos-moteurs. Au cours de l'année, on a ainsi éliminé le service à vapeur pour le transport des voyageurs sur une étendue de 75,735 milles; en même temps que l'on substituait le service d'autos-wagons au service à vapeur sur une étendue de 78,260 milles.

Les recettes-voyageurs ont atteint une plus-value de 1.7% sur les chiffres de 1927, en dépit du fait que l'on a transporté moins de voyageurs dans une proportion de 4.5%. La moyenne de parcours par voyage a été de 79.9 milles contre 74.6 milles en 1927.

Les recettes brutes des messageries ont augmenté de $695,947 (5%), ce que l'on doit attribuer en grande partie à une plus grands activité dans les expéditions de toutes catégories de marchandises et de produits périssables aussi bien qu'à une plus-value du transport de petits colis.

TÉLÉGRAPHES

L'augmentation des activités télégraphiques commerciales, cette année, a été simplement phénoménale, ce qu'il faut attribuer en partie aux conditions de la récolte des grains de l'Ouest et en partie à l'amélioration variée du service pour les cas spéciaux.

Le système dit *"Carrier Current System"* a été adapté aux besoins de Saskatoon et d'Edmonton et le sera avant longtemps aux messages à destination de Vancouver. Les installations de ce service entre Montréal et Toronto ont été doublées. Il s'est fait un travail gigantesque en matière de reconstruction des lignes de poteaux et de renouvellement des fils. La recette nette des services commerciaux a été toujours en augmentant.

Au cours de l'année, les installations télégraphiques de la *Western Union Telegraph Company* sur le territoire des provinces Maritimes ont été acquises, à part certaines installations d'un caractère spécial afférentes au service trans-

océanique de cette compagnie. L'effet de cette acquisition, survenue à la suite d'un achat antérieur des effets de la *Western Union* sur le territoire de la Colombie-britannique, a permis aux chemins de fer Nationaux de posséder leur propre service de communications télégraphiques sur toute l'étendue du Canada. On a fait en sus des arrangements spéciaux avec la *Canadian Marconi Company* en vue de la réception à nos bureaux télégraphiques des messages Marconi transatlantiques.

ASSURANCE

Le transfert, au cours de 1928, de certains immeubles au mains des commissaires du port de Halifax, Saint-John et autres a réduit de $3,000,000, plus ou moins, le chiffre du passif de la caisse d'assurance.

Fin 1928, la réserve (si l'on excepte ce qui a trait aux effets de la Marine marchande) a été de $9,046,615. Les intérêts des garanties qui constituent cette somme ont légèrement dépassé le chiffre d'ensemble des pertes. Ces dernières, de leur côté, ont été moindres de $100,900 que celles de 1927. Cet heureux état de choses provient en grande partie des mesures de prudence adoptées, de l'amélioration apportée aux installations de protection contre l'incendie et à l'éducation générale de la population. Il s'est créé un nouveau mode d'assurance-incendie dans l'Ouest à la suite de l'introduction de faucheuses nouvelles qui se contentent de couper la paille à une toute petite distance de l'épi, laissant ainsi une tige assez longue qui peut, au passage des trains, s'enflammer facilement au contact avec les escarbilles échappées des cheminées de locomotives. On recherche présentement avec entrain le moyen le plus efficace de prévenir ce danger.

COLONISATION

Dans l'année, 40,120 immigrants continentaux, sans compter les moissonneurs venus de Grande-Bretagne, sont entrés en Canada sous nos auspices sur les vaisseaux des compagnies alliées de transport maritime, contre 38,685 en 1927. Sur ce nombre, on comptait 5,615 britanniques contre 8,815, l'an passé. Cette réduction du nombre des britanniques vient en partie des délais occasionnés par les règlements qui présidaient à leur choix. La création de fermes britanniques d'apprentissage donne lieu à des espoirs et justifie notre cours par correspondance. Le chiffre d'ensemble du placement des immigrants n'a cessé de s'élever et est passé de 3,526 en 1925, à 33,292 l'an dernier, dont 2,763 familles placées à proximité de nos lignes. Or ce résultat a naturellement occasionné une somme énorme de travail, et tout particulièrement de la part de notre personnel de colonisation de l'Ouest. Pendant tout le cours de l'année, les activités ordinaires du département se sont maintenues telles quelles en matière de développement des ressources naturelles, travaux éducationnels et autres destinés à aider les colons dès leur arrivée au pays.

VENTES DE TERRES

Il s'est produit une plus-value dans la vente des terres à culture, de même dans le prix à l'acre. Ainsi on a vendu 85,230 acres qui ont obtenu une moyenne de $14.46 à l'acre, contre 74,267 acres à $13.39 à l'acre, en 1927. L'annulation de contrats de vente a couvert 19,433 acres donnant $15.92 à l'acre, contre 20,797 acres arrivant à une moyenne de $14.82 en 1927.

ACHATS ET MAGASINS

En dépit de l'augmentation du chiffre d'affaires, la valeur du matériel en mains a baissé considérablement pendant l'année. Par contre, il s'est produit très peu d'écart entre les prix des divers matériaux.

Le coût sur le carreau de la mine de la houille venue des Etats-Unis a été en diminuant, bien qu'on ne doive pas raisonnablement s'attendre à voir ce coût baisser encore sérieusement en 1929. Le 25 juin de l'an dernier, l'une de nos filiales, la *Rail and River Coal Company,* dont les mines situées dans l'Ohio laissent espérer un rendement d'environ 125,000 tonnes par mois à l'usage des chemins de fer tant au Canada que des Etats-Unis, a repris ses travaux. Par ailleurs, la quantité de houille canadienne utilisée sur nos chemins de fer va toujours en augmentant.

Un laissé pour compte assez considérable de traverses nous est resté des activités de l'an passé dont il sera possible de tirer profit, dès l'abondance de main-d'œuvre assurée et les conditions atmosphériques propices, au printemps ou à l'été.

Il semble bien que l'on doive avoir à payer davantage pour certains articles en 1929 qu'en 1928. Ainsi le cuivre rouge a haussé sérieusement, et il en est de même, bien que sur une moins grande échelle, pour d'autres articles.

DÉPARTEMENT INDUSTRIEL

Dans l'année qui vient de s'écouler, le développement industriel, le long des lignes du National-Canadien, accuse une augmentation réelle si on établit la comparaison avec les années précédentes; en même temps le relevé des industries nouvelles fait voir une plus grande diversité de ces industries.

Ayant en vue l'encouragement d'une plus grande activité dans la culture des produits de la ferme de même que pour assurer de plus grandes facilités à la protection convenable des marchandises périssables, certaines personnes ont entrepris la construction d'entrepôts frigorifiques à Moncton, Montréal et Walkerville, en même temps que l'on voyait s'élever des établissements de même nature à Halifax, New Westminster et Victoria, lesquels sont à la veille d'être ouverts au public.

Le placement de capitaux dans de nouvelles entreprises installées sur le parcours du National-Canadien a atteint, encore cette année, plusieurs millions de dollars, sans compter la plus-value des placements effectués en faveur des établissements déjà existants. Tout semble faire prévoir pour l'année 1929 des activités encore plus prononcées.

Les circonstances ont forcé le département à se faire représenter par des agents industriels à Winnipeg, Saskatoon et Edmonton.

PFNSIONS

Les fonctionnaires dont les noms suivent et qui comptent cinquante ans et plus de service, sont entrés sur la liste des pensionnaires, cette année; leur dossier fournit un bel exemple de la fidélité et de la loyauté avec lesquelles ils ont servi la compagnie pendant plus d'un demi-siècle. Les meilleurs souhaits des chefs de départements les accompagnent dans leur retraite que nous voulons longue et qui est bien méritée:—

Noms	Années de service	Noms	Années de service
Dennison, A. E.	53	McMillan, J. D.	53
Filgiano, G. V. B.	53	McWood, J. W.	52
Hewitt, C. J.	52	Slemin, A.	51
Heels, P. C.	56	Snyder, Geo. A.	54
Lavery, P.	50	Sutherland, A.	51
Morrison, J.	55		

Les employés dont la liste suit méritent d'être cités pour des actes de sauvetage et essais de sauvetage:—

Arbing, James S.
Blanchard, Victor R.
Butt, Thomas
Capper, Alfred T.
Drolet, Alexandre
Gardiner, Wilfred A.
Jackson, David
McDougall, John A.
McGrath, John
Morrison, William G.
Mullen, Orville S.
Polley, Francis P.

TRAFIC EUROPÉEN

Les chiffres bruts des recettes du trafic avec l'Europe accusent une augmentation de $600,000 sur celui de 1927. Le 1er février, nous avons ouvert un bureau à Birmingham qui s'est montré assez actif. Les inscriptions dans les livres du National-Canadien pour des voyages effectués sur les bateaux de l'*Atlantic Steamship Line* accusent une plus-value pour l'année, et surtout pour les passagers de troisième classe. Plus-value aussi dans le nombre et le poids moyen de celui de messageries à destination de l'Ouest. Quant à la vente de mandats-poste, elle dépasse de $335,400 le chiffre de $751,600 constaté en 1927.

CONSOLIDATION DU GRAND-TRUNK-WESTERN

Il a été effectué une consolidation de la *Grand Trunk Western Railway Company* et de deux compagnies subsidiaires sous la raison unique de *Grand Trunk Western Railroad Company*. Demande a été faite à la Commission commerciale entre Etats d'approuver l'émission par la Compagnie consolidée des actions et des garanties envisagées aux termes d'un plan général de réorganisation des finances des diverses compagnies en jeu. L'objet de cette consolidation était de faire disparaître les technicalités d'incorporation et de simplifier les méthodes de comptabilité, et enfin de préparer les voies à tout un système financier à mettre sur pied dans un avenir imprécis.

CENTRAL-VERMONT

Les autorités de l'Etat du Vermont viennent d'accepter à l'unanimité des arrangements à l'effet que le régime de liquidation auquel est soumis présentement le chemin de fer du *Central Vermont* prenne fin et qui permettront de compter sur la possibilité d'une réorganisation financière de cette entreprise. Nous sommes aises de pouvoir déclarer que depuis l'inondation de novembre 1927, dont les conséquences ont été si dommageables pour le chemin de fer du *Central Vermont*, nos activités visant la remise sur pied de cette institution ont rencontré l'appui enthousiaste et absolu des autorités locales et d'Etat. L'acceptation dont nous venons de parler peut servir de preuve à l'effet que l'Etat du Vermont a vu d'un bon œil nos activités, ce qui a amené la confiance et l'empressement de la population de cet Etat.

ENTENTE COMMERCIALE AVEC LES INDES OCCIDENTALES

Le premier des cinq bateaux auquels il a été fait allusion dans le rapport annuel de 1927 est entré en service dans le cours de décembre. Depuis lors, il n'a cessé d'effectuer ses voyages.

L'inauguration de ce service a rencontré l'approbation enthousiaste des autorités de tout ordre et des populations qui peuplent les Indes Occidentales qui en attendent de grands bienfaits commerciaux pour les îles et un resserrement des liens qui unissent les Iles entre elles et avec ce Dominion. Les inscriptions actuelles et celles qui visent des embarquements futurs sont un signe manifeste de la popularité de ce service. Quant au fret déjà transporté, on peut dire qu'il est satisfaisant. Les ententes prévues au sujet du transport des fruits et d'autres articles permettent de compter sur un ensemble substantiel de cargaisons pour l'avenir.

NÉCROLOGIE

Nous relevons avec regret les décès dont la liste suit pour l'année 1928 et les quelques mois qui l'ont suivie:

M. Howard G. Kelley, qui a pendant nombre d'années rempli des positions importantes et a été pendant cinq ans président de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc.

M. Mathew Lodge, qui a été l'un de nos directeurs pendant quatre ans.

M. W. C. Chisholm, C.R., qui a fait partie pendant longtemps du département du contentieux à titre d'avocat, de conseil général adjoint et de conseil général;

Le major Graham A. Bell, commandeur de l'Ordre de Saint-Michel et Saint-Georges, qui, en sus d'avoir été un de nos directeurs depuis 1918, a été sous-ministre des chemins de fer et canaux. A ce double titre il a été mêlé de façon intime à la vie des chemins de fer Nationaux;

M. J. E. Dalrymple, qui après avoir appartenu pendant longtemps au département du trafic du Grand-Tronc, se trouvait vice-président du trafic à l'époque de sa résignation en 1926;

M. R. M. Horne-Payne, qui longtemps avant la consolidation avait eu sa grande part dans les mesures sainement économiques de financement du *Canadian Northern* à Londres. Il avait rempli les fonctions de directeur dans cette compagnie de 1906 à 1918;

M. H. R. Charlton, qui a fait pendant plusieurs années partie du département de la publicité et se trouvait gérant de ce département à sa mort.

Les directeurs désirent que dans ce rapport soit inclus copie d'une résolution votée par eux à la date du 17 décembre 1928, à savoir:—

"Il est décidé à l'unanimité.

"Que les directeurs désirent rendre publique leur appréciation de l'excellent travail effectué par les fonctionnaires et les employés sur toute l'étendue du réseau du National-Canadien et sans lequel la situation actuelle si favorable de l'état général du réseau, aussi bien que les recettes brutes et nettes encaissées n'auraient jamais pu exister?

H. W. THORNTON,
Président du Bureau et président des chemins de fer Nationaux.

BILAN CONSOLIDÉ AU 31 DÉCEMBRE 1928

ACTIF

Placements—				
701 Placements en voie et matériel			$ 1,942,146,252 94	
702 Améliorations sur propriétés louées			3,497,933 07	
703 Fonds d'amortissement:				
Valeurs du réseau au pair	$ 12,869,482 29			
Autres valeurs au prix coûtant	3,894,524 94			
			16,764,007 23	
704 Dépôts provenant de la vente de propriétés hypothéquées			4,998,617 00	
705 Diverses propriétés			52,071,316 26	
706 Placements dans les compagnies filiales:				
«A» Actions	$ 5,235,984 91			
«B» Obligations	26,014,391 80			
«C» Bons	8,041,905 52			
«D» Avances	13,847,875 36			
			53,140,157 59	
707 Autres placements			5,646,257 62	
				$2,078,264,541 71
Actif courant—				
708 Espèces			$ 18,923,375 85	
711 Dépôts spéciaux			22,265,771 10	
712 Prêts et effets à recevoir			2,127 78	
713 Soldes à recevoir pour trafic et service de wagons			1,545,017 41	
714 Soldes nets à recevoir des agents et conducteurs			6,951,994 53	
715 Divers comptes à recevoir			9,900,769 41	
Déficit d'exploitation du gouvernement canadien sur les lignes de l'Est			1,821,471 92	
716 Matériaux et fournitures			40,166,304 45	
717 Intérêt et dividendes à recevoir			368,535 35	
718 Loyers à recevoir			166,663 53	
719 Autre actif courant			30,279 26	
				102,142,310 59
Actif différé—				
720 Avances au fonds de roulement			$ 314,571 11	
721 Fonds d'assurance et autres			9,288,283 74	
722 Autre actif différé			9,786,520 71	
				19,389,375 56
Comptes débiteurs non ajustés—				
723 Loyers et primes d'assurance payés d'avance			48,919 03	
724 Escompte sur capital-actions			196,520 00	
725 Escompte sur la dette consolidée			7,998,957 22	
727 Autres comptes débiteurs non ajustés			5,251,801 55	
				13,496,197 80
Total				$2,213,292,425 66

Les capitaux engagés dans le *Central Vermont Railway*, actuellement en liquidation, sont portés aux «Placements dans des compagnies filiales» au prix coûtant, y compris les intérêts impayés jusqu'à la date de la liquidation.

PASSIF

Capital-actions—				
751 Actions			$ 270,245,948 70	
752 Passif pour conversion d'actions			10,600 00	
				$ 270,256,548 70
Octrois du gouvernement—				
754 Octrois pour la construction				16,730,086 07
Dette à longue échéance—				
755 Dette consolidée, non échue				$ 977,889,032 94
Compte du Dominion du Canada—				
Dette consolidée, non échue	$ 33,048,000 00			
Prêts du Dominion du Canada	581,864,221 02			
	$ 614,912,221 02			
Intérêts courus sur les emprunts ci-dessus, mais impayés	258,024,307 41			
Compte des crédits ouverts aux Chemins de fer de l'Etat canadien	417,279,953 48			
			1,290,216,481 91	
				2,268,105,514 85

PASSIF—*Fin*

Passif courant—			
758 Prêts et billets payables	$	43,507,750 00	
759 Soldes payables sur trafic et service de wagons		6,100,687 95	
760 Comptes et salaires payables		24,407,219 49	
761 Divers comptes payables		2,820,586 20	
762 Intérêt échu et non payé		7,301,152 01	
764 Dette consolidée échue et non payée		573,997 04	
766 Intérêt couru et non échu		8,213,999 42	
767 Loyers courus et non échus		430,366 64	
768 Autre passif courant		85,294 06	
			93,441,052 81
Passif différé—			
769 Passif pour caisse de prévoyance	$	7,658 68	
770 Autre passif différé		4,483,424 20	
			4,491,082 88
Comptes créditeurs non ajustés—			
771 Dû pour taxes	$	1,772,106 44	
773 Réserve pour assurance et accidents		9,112,094 25	
775 Dépréciation accumulée—Voie		2,361,362 87	
776 Dépréciation accumulée—Matériel		7,377,883 08	
777 Dépréciation accumulée—Propriétés diverses		950,391 15	
778 Autres crédits non ajustés		6,108,977 13	27,682,814 92
Surplus ou déficit—			
779 Additions à la propriété au moyen de recettes et surplus	$	1,334,191 92	
780 Dette consolidée remboursée par recettes et surplus		515,000 00	
781 Réserves du fonds d'amortissement		717,583 76	
783 Surplus réparti		2,262,687 59	
785 Profits et perte—*Déficit*		*472,244,137 84*	
			467,414,674 57
			$ 2,213,292,425 66

J. M. ROSEVEAR,
Contrôleur général.

Nous avons examiné les livres et dossiers des compagnies formant le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour les douze mois finissant le 31 décembre 1927. Nous avons approuvé les chiffres indiquant les placements sur voie et matériel tels que portés aux livres des compagnies le 1er janvier 1923.

Nous certifions que, dans notre opinion, le bilan consolidé ci-dessus est un exposé fidèle et exact des pertes pour l'année finissant le 31 décembre 1927.

GEORGE A. TOUCHE & CIE,
Comptables brevetés et vérificateurs.

Le 16 mars 1929.

COMPTE DES PROFITS ET PERTES DE 1928

Débits—		
611 Solde débiteur au 1er janvier 1928	$	443,912,657 83
612 Solde débiteur transféré des recettes		24,730,410 08
613 Surplus appliqué au fonds d'amortissement et autres fonds de réserve		*561 60*
615 Surplus employé en placements sur propriété physique		19,876 34
618 Emplois divers du surplus		116,082 50
619 Pertes du fait de l'abandon de voies et matériel		1,986,200 15
620 Solde de créance retardé		86,991 32
622 Règlement du compte de surplus sur terrains		6,522,462 70
		477,374,119 32
Crédits—		
603 Profits sur voies et matériel vendus	$	789,744 12
605 Surcroît de prix de transport non remboursable		20,216 04
606 Dons		159,600 20
607 Crédits et débits divers (montant net)		4,160,421 12
Solde débiteur à reporter au bilan		472,244,137 84
	$	477,374,119 32

NOTA.—Les chiffres précités ne renferment pas ceux du *Central Vermont Railway* pour une période de douze mois, ni des lignes de l'Est, pour le semestre clos le 31 décembre 1928.

RELEVÉ DES RECETTES

—	Année se terminant le 31 décembre 1928	Année se terminant le 31 décembre 1927
	$ c.	$ c.
501 Recettes d'exploitation de ch. de fer	276,631,921 22	248,716,374 40
531 Dépenses d'exploitation de ch. de fer	218,248,433 68	203,315,684 29
Recettes nettes d'exploitation de ch. de fer	58,383,577 54	45,400,690 11
532 Arrérages de taxes sur ch. de fer	4,998,950 43	4,553,238 44
533 Recettes non encaissables	37,285 35	44,796 24
Revenu d'exploitation du ch. de fer	53,347,341 76	40,802,655 43
502 Recettes de diverses exploitations	2,565,268 43	2,572,409 42
534 Dépenses de diverses exploitations	2,628,605 01	2,517,322 55
535 Taxes sur diverses propriétés exploitées	70,209 31	68,017 58
Déficit de diverses exploitations	*133,545 89*	*12,930 71*
Total du revenu d'exploitation	53,213,795 87	40,789,724 72
504 Loyer de locomotives	381,652 07	333,363 51
505 Loyer de wagons à voyageurs	564,539 22	544,076 62
506 Loyer de matériel flottant	1,776 95	385 00
507 Loyer de matériel de construction	448,853 20	461,619 68
508 Loyer de facilités terminales, recettes	1,200,282 22	1,092,549 30
509 Revenu sur voie louée	17,568 79	20,561 97
510 Revenu divers pour loyer	928,419 98	976,773 41
511 Propriétés diverses non exploitées	368,644 99	297,098 97
512 Propriétés exploitées séparément, profit	811,484 75	787,334 00
513 Revenu en dividendes	483,835 30	470,527 49
514 Revenu sur valeurs consolidées	725,771 10	865,903 69
515 Revenu sur valeurs et comptes non consolidés	1,921,235 32	1,571,939 45
516 Revenu sur fonds d'amortissement et autres réserves	926,852 31	741,553 36
519 Revenus divers	90,038 75	57,930 16
Total des recettes ne provenant pas de l'exploitation	8,240,954 95	8,221,616 61
Revenu brut	61,454,750 82	49,011,341 33
536 Loyer de wagons à march., solde débiteur	5,808,949 49	3,624,429 05
537 Loyer de locomotives	141,727 39	120,782 58
538 Loyer de wagons à voyageurs	314,476 58	291,485 13
539 Loyer de matériel flottant	10,699 70	13,354 65
540 Loyer de matériel de construction	70,577 46	75,479 98
541 Loyer de facilités terminales	1,175,816 94	1,045,985 78
542 Loyer de voies	1,148,876 91	1,138,754 32
543 Loyers divers	310,434 15	292,573 10
544 Divers arrérages de taxes	173,949 25	170,692 19
545 Propriétés exploitées séparément—Perte	581,944 02	676,689 53
546 Intérêt sur dette consolidée	41,655,234 89	40,370,451 94
546A Intérêt sur les avances du gouvernement	31,882,302 00	31,891,966 06
547 Intérêt sur dette non consolidée	1,996,944 00	301,429 34
548 Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée	541,589 82	488,331 56
551 Divers frais imputables sur le revenu	304,796 56	21,490 87
Répartitions diverses du revenu	66,841 74	63,639 14
Total à déduire du revenu brut	86,185,160 90	80,587,535 22
Déficit net du revenu	*24,730,410 08*	*31,576,193 89*

RECETTES ET DÉPENSES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

—	Année terminée le 31 décembre 1928	Année terminée le 31 décembre 1927
	$ c.	$ c.
Recettes—		
101 Marchandises	209,439,962 99	184,865,149 73
102 Voyageurs	34,187,023 87	33,617,009 49
103 Excédent de bagage	181,936 20	189,671 56
104 Wagons-lits	2,075,178 24	1,931,166 76
105 Wagons-salons	291,636 45	277,270 79
106 Poste	3,099,212 13	2,755,258 60
107 Messageries	13,307,373 54	12,611,426 50
108 Autres trains de voyageurs	80,948 47	87,718 27
109 Lait	386,256 08	402,275 77
110 Aiguillage	2,825,615 83	2,372,765 19
111 Trains de service spécial	107,993 28	123,820 96
113 Transbordement—Marchandises	9,254 39	8,040 88
114 Transbordement—Voyageurs	18,468 03	25,431 27
115 Transbordement—Véhicules et bétail	178 40	22,634 50
116 Transbordement—Divers	3,482 39	6,586 72
131 Wagons-restaurants et buffets	1,518,285 78	1,393,670 48
132 Restaurants	13,511 73	54,574 88
133 Stations, privilèges pour trains et bateaux	170,005 61	163,681 90
134 Consignes	81,524 29	102,135 92
135 Magasinage des marchandises	170,118 08	174,382 28
136 Magasinage du bagage	42,229 14	48,980 11
137 Stationnement	706,998 78	714,288 23
138 Télégraphe et téléphone	5,428,911 50	4,814,249 74
139 Elévateurs à grain	286,411 53	307,811 70
141 Force motrice	852 17	21,235 08
142 Loyer d'édifices et autres propriétés	264,251 74	282,743 50
143 Divers	1,573,952 72	1,314,560 27
151 Facilités terminales—Crédit	418,856 03	113,452 92
152 Facilités terminales—Débit	*58,508 17*	*85,619 60*
Total des recettes d'exploitation	276,631,921 22	248,716,374 40
Dépenses—		
Entretien de voies et structures	48,010,559 17	43,174,956 45
Entretien du matériel	47,918,236 40	44,560,390 31
Trafic	7,047,167 70	6,734,641 64
Transport	107,963,695 15	100,967,491 59
Exploitations diverses	2,329,281 21	2,237,549 94
En général	6,785,668 17	6,617,160 92
Transport pour placement—Crédit	*1,806,264 12*	*976,506 56*
Total des dépenses d'exploitation	218,248,343 68	203,315,684 29

FRAIS D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

—	Année terminée le 31 décembre 1928	Année terminée le 31 décembre 1927
	$ c.	$ c.
Entretien des voies et structures—		
201 Surveillance	3,289,396 61	3,064,934 21
202 Entretien de la voie ferrée	4,719,387 34	4,079,048 87
206 Tunnels et passages inférieurs	138,849 75	23,278 06
208 Viaducs, ponts et ponceaux	2,832,545 29	3,225,043 17
212 Traverses	7,056,429 90	6,779,913 35
214 Rails	4,416,587 78	3,069,546 37
216 Autre matériel de voie	2,678,767 01	2,086,779 60
218 Ballast	1,125,591 00	813,093 47
220 Pose de voie et nivellement	12,681,140 04	11,712,863 09
221 Clôtures permanentes	437,905 53	382,392 45
223 Clôtures temporaires pour neige ou sable et abris contre avalanches	100,104 47	85,675 38
225 Passages à niveaux et affiches	540,109 33	470,990 02
227 Stations et bureaux	1,623,224 23	1,631,349 20
229 Bâtiments	168,488 27	192,310 70
231 Stations de prise d'eau	533,185 25	482,716 28
233 Gares à combustibles	179,119 52	185,706 57
235 Ateliers et rotondes à locomotives	1,567,273 34	1,460,058 84
237 Elévateurs à grain	31,166 27	55,932 16
241 Quais et docks	130,434 44	90,935 24
243 Quais pour charbon et minerai	2,271 76	2,508 19
245 Usines à gaz	.....	27 16
247 Lignes télégraphiques et téléphoniques	1,122,656 61	1,032,236 15
249 Signaux et enclenchements	515,588 68	443,435 17
253 Edifices d'usines motrices	27,986 97	11,140 21
255 Sous-station d'énergie, bâtiment	560 18	405 57
257 Réseaux de transmission de force motrice	6,537 13	6,558 63
259 Réseaux de distribution de force motrice	26,085 76	19,995 88
261 Poteaux et accessoires de ligne de transmission	7,039 96	10,868 89
265 Ouvrages divers	3,386 06	1,430 75
267 Pavages	*6 78*	12,842 26
269 Machines pour l'entretien de la voie	266,994 23	272,755 60
271 Petits outils et accessoires	631,627 95	600,818 86
272 Enlèvement de la neige, de la glace, du sable	1,395,305 17	1,477,358 79
273 Cotisation pour améliorations publiques	42,068 33	29,687 14
274 Blessures aux personnes	379,056 28	268,446 16
275 Assurance	332,334 64	335,947 45
276 Papeterie et impressions	67,050 27	61,915 66
277 Autres dépenses	28,966 32	32,058 94
278 Entretien de voies, parcs et autres facilités en commun, Débit	459,606 85	332,394 39
279 Entretien de voies, parcs et autres facilités en commun, Crédit	*1,624,488 03*	*1,738,590 94*
Dépréciation—lignes des E.-U. seulement	69,865 46	68,148 51
Total	48,010,559 17	43,174,956 45

FRAIS D'EXPLOITATION DE CHEMINS DE FER—*Suite*

—	Année terminée le 31 décembre 1928	Année terminée le 31 décembre 1927
	$ c.	$ c.
Entretien du matériel—		
301 Administration	1,796,935 85	1,708,825 67
302 Machines et outils d'ateliers	1,153,753 23	1,200,748 58
304 Machinerie d'usine à force motrice	72,687 99	71,571 65
306 Appareils de sous-stations d'énergie	1,909 81	1,470 16
308 Locomotive à vapeur—Réparations	15,415,482 36	14,514,230 41
310 Locomotives à vapeur—Mises au rancart	440,470 36	880,918 11
311 Autres locomotives—Réparations	46,904 89	38,883 77
314 Wagons à marchandises—Réparations	16,333,123 57	15,382,034 88
316 Wagons à marchandises—Mis au rancart	2,442,144 37	1,268,895 36
317 Wagons à voyageurs—Réparations	5,807,974 60	5,568,350 02
319 Wagons à voyageurs—Mis au rancart	17,302 80	6,606 69
320 Matériel moteur de wagons—Réparations	150,116 26	120,088 87
323 Matériel flottant—Réparations	95,485 39	106,093 33
325 Matériel flottant—Mis au rancart	.....	20,068 56
326 Matériel d'ateliers—Réparations	1,676,118 41	1,412,150 49
328 Matériel d'ateliers—Mis au rancart	223,244 92	10,0868 44
329 Matériel divers—Réparations	215,315 11	210,188 24
331 Matériel divers—Mis au rancart	1,248 54	3,040 59
332 Blessures aux personnes	295,256 86	269,480 06
333 Assurance	427,524 47	412,227 48
334 Papeterie et impressions	61,600 72	6“,974 8
335 Autres dépenses	23,404 61	27,192 63
336 Entretien de matériel en commun aux gares têtes de lignes, Déb.	66,338 08	72,005 50
337 Entretien de matériel en commun aux gares têtes de ligne, Créd.	*195,576 31*	*186,801 79*
Dépréciation—Lignes des É.-U. seulement	1,349,469 51	1,230,327 74
Total	47,918,236 40	44,560,390 31
Dépenses du trafic—		
351 Administration	1,915,300 78	1,931,743 29
352 Agences extérieures	2,509,091 25	2,370,188 87
353 Annonces	1,194,633 17	1,109,357 42
353 Radio	277,174 83	248,327 14
354 Associations de trafic	95,095 47	84,552 93
356 Bureau industriel	115,536 84	98,033 89
356 Colonisation, agriculture, ressources naturelles	578,399 03	538,198 64
357 Assurance	647 52	642 00
358 Papeterie et impressions	317,890 74	347,722 52
359 Autres dépenses—Marchandises	43,498 07	5,964 94
Total	7,047,167 70	6,734,641 64

FRAIS D'EXPLOITATION DE CHEMIN DE FER—*Suite*

—	Année terminée le 31 décembre 1928	Année terminée le 31 décembre 1927
	$ c.	$ c.
Transport, voie ferrée—		
371 Administration	3,381,243 79	3,357,215 59
372 Expédition des trains	1,385,000 38	1,282,781 06
373 Employés de gare	14,985,405 84	14,402,081 34
374 Service de pesage, d'inspection et de stationnement	83,791 78	77,542 06
376 Fournitures et dépenses des stations	1,195,177 95	1,158,361 10
377 Chefs et commis des parcs	2,808,423 31	2,636,396 64
378 Conducteurs et serre-freins de parcs	5,436,191 87	5,053,912 90
379 Aiguilleurs et signaleurs de parcs	629,245 72	630,542 46
380 Mécaniciens de parcs	4,003,199 58	3,665,026 51
381 Garde-moteurs de parcs	35,442 72	33,125 93
382 Combustible pour locomotives de parcs	4,676,668 15	4,347,147 22
383 Courant produit pour aiguillage	17,399 02	17,323 06
384 Courant acheté pour aiguillage	57,663 39	55,941 28
385 Eau pour locomotives de parcs	217,224 31	196,008 82
386 Graisse pour locomotives de parcs	44,528 06	44,893 61
387 Autres fournitures pour locomotives de parcs	43,661 80	42,907 02
388 Dépenses des rotondes—Parcs	1,430,869 24	1,353,736 06
389 Fournitures et dépenses de parcs	112,906 69	109,047 07
390 Exploitation de parcs et terminus en commun, débit	1,239,516 66	978,396 70
391 Exploitation, de parcs et terminus en commun, crédit	*1,399,394 71*	*1,325,467 97*
392 Mécaniciens de convois	10,808,933 52	9,896,977 09
393 Garde-moteurs de convois	82,479 97	80,663 01
394 Combustible pour locomotives de convois	18,185,378 98	17,559,080 94
395 Force motrice produite pour convois	10,467 38	9,403 51
396 Force motrice achetée pour convois	34,028 30	37,728 91
397 Eau pour locomotives de convois	992,440 39	943,723 55
398 Graisse pour locomotives de convois	247,266 74	224,517 96
399 Autres fournitures pour locomotives de convois	182,966 75	168,473 47
400 Dépenses pour les rotondes—Convois	3,327,807 72	3,119 234 43
401 Employés de convois	11,757,412 38	10,995,276 31
402 Fournitures et dépenses des convois	5,480,754 94	4,743,514 77
403 Exploitation de wagons-lits	1,076,627 32	944,890 85
404 Service des signaux et enclenchements	578,178 38	563,380 31
405 Protection aux passages à niveau	634,834 42	654,240 67
406 Service des ponts tournants	102,530 51	103,235 49
407 Service de télégraphe et de téléphone	3,933,541 30	3,410,735 53
408 Service du matériel flottant	928,980 13	857,764 87
409 Service des messageries	5,705,751 41	5,340,878 34
410 Papeterie et impressions	589,372 99	616,790 25
411 Autres dépenses	223,288 71	255,844 22
412 Service des voies et facilités communes, débit	241,573 05	212,233 56
413 Service des voies et facilités communes, crédit	*521,657 25*	*513,475 83*
414 Assurance	345,634 20	345,544 16
415 Déblayage de voie lors d'accidents	508,544 55	454,825 54
416 Dommages aux propriétés	58,651 72	61,953 81
417 Dommages au bétail sur l'emprise	56,259 53	57,070 42
418 Pertes et dommages—Marchandises	1,136,842 52	1,027,362 91
419 Pertes et dommages—Bagages	3,673 31	2,455 43
420 Blessures aux personnes	866,424 73	675,708 65
Total	107,963,695 15	100,967,491 59

FRAIS D'EXPLOITATION DE CHEMIN DE FER—*Fin*

—	Année terminée le 31 décembre 1928	Année terminée le 31 décembre 1927
	$ c.	$ c.
Service divers—		
441 Wagons-réfectoires et buffets	2,150,603 36	1,977,064 89
442 Restaurants	18,223 74	50,290 21
443 Elévateurs à grain	118,494 84	138,683 42
445 Force motrice vendue	5,650 75	33,439 82
446 Autres services divers	36,308 52	38,071 60
Total des services divers	2,329,281 21	2,237,549 49
Frais généraux—		
451 Salaires et dépenses des hauts fonctionnaires généraux	829,399 21	807,305 01
452 Salaires et dépenses des commis et aides	3,386,227 40	3,343,624 52
453 Fournitures et dépenses du bureau général	374,009 32	384,251 98
454 Frais du contentieux	453,384 97	429,388 75
455 Assurance	2,635 20	2,603 88
456 Dépenses du service de secours	15,500 00	15,500 00
457 Pensions	1,021,709 59	895,475 89
458 Papeterie et impressions	143,735 31	156,538 82
459 Frais d'évaluation	51,766 78	34,613 69
460 Autres dépenses	487,260 23	545,354 38
461 Facilités terminales, débit	30,032 35	14,645 41
462 Facilités terminales, crédit	*9,992 19*	*12,141 41*
Total des frais généraux	6,785,668 17	6,617,160 92

DÉPENSES, MOINS MISES AU RANCART, DURANT L'ANNÉE 1928, APPLICABLES AU PLACEMENT EN VOIE ET MATÉRIEL

	$ c.
Voie—	
1 Travaux de génie	869,781 76
2 Terre pour fins de transport	4,765,117 98
3 Régalage	8,032,856 28
5 Tunnels et passages inférieurs	27,850 18
6 Viaducs, ponts et ponceaux	2,682,873 66
8 Traverses	1,913,278 00
9 Rails	3,531,997 39
10 Autres matériel et voie	3,403,358 19
11 Ballast	1,483,449 79
12 Pose de voie et régalage	1,816,332 78
13 Clôtures permanentes	96,614 88
14 Clôtures provisoires pour neige, sable et galeries, contre avalanches	35,584 14
15 Passages à niveau et plaques indicatrices	806,974 64
16 Gares et bureaux	891,419 25
17 Bâtiments	256,554 05
18 Stations de prise d'eau	485,001 90
19 Gares à charbon	75,813 16
20 Ateliers et rotondes à locomotives	782,750 86
21 Elévateurs à grain	112,016 94
23 Quais et docks	200,320 15
24 Quais, charbon et minerai	*262,680 00*
26 Lignes de téléphone et télégraphe	2,221,627 31
27 Signaux et enclenchements	408,484 25
29 Edifice pour pouvoir hydraulique	166,001 92
31 Réseau pour transmission de courant	5,975 22
32 Réseau de distribution de courant	112,923 75
33 Poteaux et accessoires pour lignes de transmission	*10,896 15*
34 Conduites souterraines	28 23
35 Constructions diverses	14,269 31
36 Pavages	*1,369 27*
37 Machines pour le travail de la voie	60,231 97
38 Petit outillage de voie	*2,079 45*
39 Cotisations pour améliorations publiques	137,530 42
40 Recettes et dépenses d'exploitation pendant la construction	*15,683 64*
43 Autres frais, voie	13,371 97
44 Machines d'ateliers	770,223 63
45 Machinerie d'usine motrice	483,574 84
46 Appareils pour sous-stations d'énergie	792 53
47 Matériaux et fournitures de construction non employés	*53,824 69*
	36,318,458 41
Matériel—	
51 Locomotives à vapeur	730,956 54
52 Autres locomotives	142,388 38
53 Wagons à marchandises	*2,373,662 05*
54 Wagons à voyageurs	2,581,317 20
55 Moteurs pour wagons	*23,951 07*
56 Matériel flottant	264,845 23
57 Matériel d'atelier	868,257 88
58 Matériel divers	7,294 15
	2,197,446 26
Frais généraux—	
71 Frais d'organisation	11,351 87
72 Fonctionnaires et commis	2,245 00
73 Contentieux	12,006 68
74 Papeterie et impressions	5,870 41
76 Intérêt durant la construction	418,022 18
77 Autres dépenses, en général	*5,929 00*
	443,567 14
Total	38,959,471 81
Frais de placement, crédits provisoires	54,964 03
Frais de placement, propriétés exploitées séparément	795,700 67
Total des dépenses de l'année	39,810,136 51
Mise à point du bilan par suite du transport de comptes non applicables aux dépenses de l'année	874,439 23
Dépenses sur ch. de fer de l'Etat transférées aux commissions des ports d'Halifax et Saint-Jean	*13,477,505 43*
Solde au 1er janvier 1928	1,914,939,182 63
Solde au 31 décembre 1928, suivant le bilan	1,942,146,252 94

C. 702—AMÉLIORATIONS SUR CHEMINS DE FER LOUÉS DURANT L'ANNÉE 1928

	$	c.
Voie—		
1 Travaux de génie	407	39
2 Terre pour fins de transport	761	37
3 Régalage	23,401	26
6 Viaducs, ponts et ponceaux	68,054	31
8 Traverses	*2,018*	*01*
9 Rails	57,523	17
10 Autres matériaux de voie	62,185	55
11 Ballast	56,413	78
12 Pose de voie et régalage	8,517	42
13 Clôtures permanentes	*1,396*	*09*
15 Passages à niveau et plaques indicatrices	1,776	99
16 Gares et bureaux	13,797	49
17 Bâtiments	1,810	61
18 Stations de prises d'eau	2,368	65
20 Ateliers et rotondes à locomotives	11,499	76
24 Quais, charbon et minerai	*537*	*60*
26 Lignes de téléphone et télégraphe	*1,196*	*28*
27 Signaux et enclenchements	*394*	*61*
32 Réseau de distribution de courant	24	23
33 Poteaux et accessoires, lignes de transmission	*5*	*00*
35 Constructions diverses	3,533	39
37 Machines pour travail de voie	100	00
39 Cotisations pour améliorations publiques	3,690	14
44 Machinerie d'atelier	7,936	87
	318,254	79
Frais de placement, crédits provisoires	*74,209*	*45*
Frais de placement, propriétés exploitées séparément	55,623	83
Total des dépenses au cours de l'année	299,669	17
Solde au 1er janvier 1928	3,198,263	90
Solde au 31 décembre 1928, suivant le bilan	3,497,933	07

TABLEAU DONNANT LES DÉTAILS DU MATÉRIEL EN MAGASIN AU 31 DÉCEMBRE 1927 ET LES ADDITIONS, LES MISES AU RANCART ET LA QUANTITÉ EN MAGASIN AU 31 DÉCEMBRE 1928

—	Au 31 décembre 1927	Additions durant l'année	Réformes durant l'année	Au 31 décembre 1928
Locomotives—				
Voyageurs—Marchandises	2,526	11	43	2,494
Aiguillage	519	9	6	522
Locomotives électriques	15	.....	.....	15
Locomotive électrique à mazout	.....	1	.....	1
Total, locomotives	3,060	21	49	3,032
Matériel pour marchandises—				
Wagons fermés	85,424	4	2,477	82,951
Wagons plates-formes	9,617	12	633	8,996
Wagons à bestiaux	5,604	2	370	5,236
Wagons à charbon	16,624	386	581	16,429
Wagons-réservoirs	180	11	1	190
Wagons réfrigérateurs	3,253	.....	60	3,193
Fourgons de queue	1,800	10	39	1,771
Autres wagons pour marchandises	1,494	1	277	1,218
Total du matériel pour marchandises	123,996	426	4,438	119,984
Matériel pour voyageurs—				
Voitures, 1ère classe	974	4	14	964
Voitures, 2ème classe	247	1	7	241
Voitures mixtes	417	14	11	420
Voitures pour émigrants	327	50	2	375
Wagons-buffets	96	.....	.....	96
Wagons-salons	137	6	2	141
Wagons-lits	302	2	2	302
Wagons-poste	77	.....	13	64
Fourgons à bagage et messageries	952	18	12	958
Wagons	47	1	2	46
Autres wagons pour services des voyageurs	113	2	1	114
Total du matériel pour voyageur	3,689	98	66	3,721
Pour le service de la compagnie—				
Bureau de paie	67	5	1	71
Tous autres wagons au service de la compagnie	7,733	381	299	7,815
Total, au service de la compagnie	7,800	386	300	7,886
Total des wagons	135,485	910	4,804	131,591
Matériel flottant—				
Vapeurs	1	.....	.....	1
Transbordeurs	10	.....	.....	10
Chalands	6	.....	.....	6
Remorqueurs	3	2	.....	5
Construction	4	.....	.....	4

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LES RECETTES D'EXPLOITATION PAYÉES EN MAIN-D'ŒUVRE ET LE NOMBRE MOYEN D'EMPLOYÉS

—	1928	1927	Augmentation ou diminution	Pourcentage d'augmentation ou de diminution
	$ c.	$ c.	$ c.	
Recettes brutes	276,631,921 22	248,716,374 40	I. 27,915,546 82	11·22
Main-d'œuvre	131,227,960 66	122,780,654 01	I. 8,447,306 65	6·88
Rapport de la main-d'œuvre aux recettes brutes	47·44	49·37	D. 1·93	3·91
*Comparaison des listes de paie (y compris améliorations)	168,728,004 00	159,249,627 00	I. 9,478,377 00	5·95
*Nombre moyen des employés	107,602	103,540	I. 4,062	3·92

**Lignes de l'Est y comprises.*

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA DISTRIBUTION DU COEFFICIENT D'EXPLOITATION CONTRE LA MAIN-D'ŒUVRE, LE COMBUSTIBLE ET AUTRES DÉPENSES

—	1928	1927	Augmentation ou diminution	Pourcentage d'augmentation ou de diminution
Main-d'œuvre	47·44	49·37	D. 1·93	3·91
Combustible	8·26	8·81	D. 0·55	6·24
Autres dépenses	23·19	23·57	D. 0·38	1·61
Total	78·89	81·75	D. 2·86	3·50

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA RÉPARTITION DU COEFFICIENT D'EXPLOITATION SUR LES COMPTES GÉNÉRAUX

—	1928	1927
Entretien de voies et structures	17·36	17·36
Entretien du matériel	17·32	17·92
Trafic	2·55	2·71
Transport—Voie ferrée	39·02	40·59
Services divers	0·84	0·90
En général	2·45	2·66
Transport au compte de capital—Cr	*0·65*	*0·39*
Total	78·89	81·75

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA RÉPARTITION D'UN DOLLAR EN MAIN-D'ŒUVRE, COMBUSTIBLE ET AUTRES DÉPENSES

—	1928	1927
	Cents	Cents
Main-d'œuvre	60	60
Combustible	10	11
Autres dépenses	30	29
Total	$1 00	$1 00

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA RÉPARTITION D'UN DOLLAR EN DÉPENSES DIVERSES

—	1928	1927
	Cents	Cents
Entretien de voies et structures	22	21
Entretien du matériel	22	22
Trafic	3	3
Transports—Voie ferrée	50	50
Services divers	1	1
En général	3	3
Transport au compte de capital—Cr	1	
Total	$1 00	$1 00

PRÊTS DU DOMINION DU CANADA

—	Capital dû le 31 décembre 1928	Intérêt couru 1928	Intérêt couru 1927
	$ c.	$ c.	$ c.
Canadien-National—			
Emprunt, crédit 478 (4), 1920, 6 p. 100	25,000,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00
Emprunt, crédit 126 (2), 1921, 6 p. 100	55,293,435 18	3,317,606 10	3,317,606 10
Emprunt, crédit 137 (2), 1922, 6 p. 100	23,288,747 15	1,397,324 82	1,397,324 82
Emprunt, crédit 377, loi des subsides, 1925, 5 p. 100	2,149,381 75	107,469 09	107,469 09
Prêt au G.T.P., chap. 23, loi de 1913, 4 p. 100	15,000,000 00	600,000 00	600,000 00
Emprunt 5¼ p. 100 pour racheter obligations du Vermont-Central	8,561,500 00	*	
Emprunt 4⅛ p. 100 sur budget de 1928 (remboursé 3 janv. 1929)	4,884,638 89	*	
Divers	60,000 00	47,841 82	33,706 99
Chemins de fer de l'Etat canadien—			
Prêts au Canadien-National utilisés pour les ch. de fer de l'Etat (1923-1927)	5,947,732 83		
Grand-Tronc-Pacifique—			
Emprunt—Chap. 4, loi de 1915, 6 p. 100	6,000,000 00	360,000 00	360,000 00
Emprunt—Crédit n° 2, loi de 1916, 6 p. 100	4,555,843 45	273,350 60	273,350 60
Emprunt—Crédit n° 4, loi de 1917, 6 p. 100	4,196,073 72	251,764 42	251,764 42
Emprunt—Crédit, loi de 1919, 6 p. 100	5,787,439 93	347,246 40	347,246 40
Avances pour payer l'intérêt garanti (1916 à 1927)	24,357,907 47		
Avances du receveur (1919 à 1927) 5 et 6 p. 100	51,981,541 99	3,089,854 02	3,059,527 58
Obligations, G.T.P., détenues par le gouv't, 3 p. 100	33,048,000 00	991,440 00	991,440 00
Canadien-Nord: (Note)—			
Emprunt—Chap. 6, loi de 1911, 3½ p. 100	2,396,099 68	83,863 48	83,863 48
Emprunt—Chap. 20, loi de 1914, 4 p. 100	5,294,000 02	211,760 00	211,760 00
Emprunt—Chap. 4, loi de 1915, 5 p. 100	10,000,000 00	500,000 00	500,000 00
Emprunt—Chap. 29, loi de 1916, 6 p. 100	15,000,000 00	900,000 00	900,000 00
Emprunt—Chap. 24, loi de 1917, 6 p. 100	25,000,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00
Emprunt—Loi de 1918 (N° 1), 6 p. 100	25,000,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00
Emprunt—Loi des mesures de guerre, 1918, 6 p. 100	1,887,821 10	113,269 20	113,269 26
Prêts sur matériel—Chap. 38, loi de 1918, 6 p. 100	13,951,328 28	837,079 70	837,070 70
Emprunt—Crédit 108 (4), loi de 1919, 6 p. 100	35,000,000 00	2,100,000 00	2,100,000 00
Prêt sur matériel—Crédit 96, loi de 1919, 6 p. 100	23,362,212 73	1,401,732 76	1,401,732 76
Emprunt—Crédit 127 (4), 1920, 6 p. 100	48,611,077 00	2,916,664 62	2,916,664 62
Prêt sur matériel—Crédit 115, loi de 1920, 6 p. 100	15,503,426 34	930,205 58	930,205 58
Prêts sur matériel—Crédit 113, loi de 1921, 6 p. 100	1,725,723 30	103,543 40	103,543 40
Emprunt—Crédit 126 (2), 1921, 6 p. 100	44,419,806 42	2,665,188 38	2,665,188 38
Emprunt—Crédit 136 (1), 1921, 6 p. 100	42,800,000 00	2,568,000 00	2,568,000 00
Prêts sur matériel—Crédit 115, 1922-1923, 6 p. 100	2,315,805 79	138,948 34	138,948 34
Emprunt—Crédit 139, loi des subsides, 1923, 6 p. 100	12,655,019 57	759,301 17	759,301 17
Emprunt—Crédit 137, loi des subsides, 1924, 5 p. 100	1,318,315 86	65,915 79	65,915 79
Emprunt—Crédit 377, loi des subsides, 1925, 5 p. 100	9,496,718 21	474,835 91	474,835 91
Emprunt—Crédit 372, loi des subsides, 1926, 5 p. 100	9,062,624 30	453,131 22	495,489 31
A déduire l'intérêt imputable au compte des lignes de l'Est	.....	*625,034 88*	*613,267 64*
	614,912,221 02	31,882,302 00	31,891,966 06

*L'intérêt de ces item a été payé en espèces et imputé au compte 547.

NOTE.—Pour les avances inscrites sous ce titre le Gouvernement a des garanties, hypothèques ou autres, conformément aux conditions attachées à ces titres.

COMPTE 546—INTÉRÊT SUR LA DETTE CONSOLIDÉE
COMPTE 755—DETTE CONSOLIDÉE NON ÉCHUE

Nom des valeurs	Compagnie d'émission	Date de l'échéance	Capital impayé 31 décembre 1928	Intérêt couru 1928	Interêt couru 1927
			$ c.	$ c.	$ c.
Garanties par le gouvernement du Dominion—					
Actions obligataires, perp., 5 p. 100	C.-T.	Perpétuelle	20,782,491 67	1,039,124 58	1,039,124 58
Actions obligataires, perp., 5 p. 100, G.W.	G.-T.	Perpétuelle	13,252,322 67	662,616 12	662,616 12
Actions obligataires, perp., 4 p. 100	G.-T.	Perpétuelle	119,839,014 33	4,793,560 56	4,793,560 56
Actions obligataires, perp., du Northern Ry., 4 p. 100	G.-T.	Perpétuelle	1,499,979 67	59,999 18	59,999 18
Actions obligataires, perp., 4 p. 100	G.-T.	Perpétuelle	60,833,333 33	2,433,333 33	2,433,333 33
Obligations-or, d'amortissement, 7 p. 100	G.-T.	1er oct. 1940	24,743,000 00	1,732,010 00	1,732,010 00
Obligations-or, d'amortissement, 6 p. 100	G.-T.	1er sept. 1936	25,000,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00
Obligations 1ère hypothèque (des mains du gouvernement), 3 p. 100	G.-T.-P.	1er janv 1962	34,992,000 00	1,049,760 00	1,049,760 00
Obligations Stirling dues 1962, 4 p. 100	G.-T.-P.	1er janv. 1962	8,440,848 00	337,633 92	337,633 92
Actions obligataires, 1ère hypothèque, 3 p 100	Can.-Nord	10 juillet 1953	9,359,996 72	280,799 86	280,799 86
Actions obligataires, 1ère hypothèque, 3½ p. 100	Can.-Nord	20 juillet 1958	7,896,568 67	276,379 95	276.380 08
Actions obligataires et titres, 4 p. 100	Can.-Nord	1er sept. 1934	17,060,333 33	682,413 34	682,413 34
Obligations, d'amortissement, 7 p. 100	Can.-Nord	1er déc. 1940	24,793,000 00	1,735,510 00	1,735,510 00
Obligations, d'amortissement, 6½ p. 100	Can.-Nord	1er juillet 1946	25,000,000 00	1,625,000 00	1,625,000 00
Obligations-or garanties à 10 ans, 4½ p. 100	Can.-Nord	15 fév. 1935	17,000,000 00	765,000 00	765,000 00
Actions obligataires, 1ère hypothèque, 3½ p. 100	C.-N.-A.	4 mai 1960	3,149,998 66	110,249 94	110,249 94
Actions obligataires, 1ère hypothèque, 3½ p. 100	C.-N.-O.	19 mai 1951	34,229,996 87	1,198,049 84	1,193,049 84
Caisse pour le matériel, série «G», 5 p. 100	Can.-Nat.	Série 1/8/1938	15,000,000 00	775,000 00	850,000 00
Obligations à 30 ans, 5 p. 100	Can.-Nat.	1er fév. 1954	50,000,000 00	2,500,000 00	2,500,000 00
Obligations-or garanties à 30 ans, 4½ p. 100, 1954	Can.-Nat.	15 sept. 1954	26,000,000 00	1,170,000 00	1,170,000 00
Obligations-or garanties à 5 ans, 4½ p. 100	Can.-Nat.	15 fév. 1930	18,000,000 00	810,000 00	810,000 00
Obligations-or garanties à 30 ans, 1957, 4½ p. 100	Can.-Nat.	1er juillet 1957	65,000,000 00	2,925,000 00	1,309,406 89
Actions obligataires garanties, 1927, 2 p. 100	Can.Nat.	Soumissions ou tirage.	32,793,770 53	655,325 61	684,346 62
*Obligations-or, 40 ans, 4½ p. 100	Can.-Nat.	1er déc. 1968	26,334,000 00	35,866 66	
Garanties par la province d'Ontario—					
Actions obligataires, 1ère hypothèque, 3½ p. 100	C.-N.-O.	1936 et 1938	7,859,997 59	275,099 90	275,099 90
Garanties par la province de Manitoba—					
Obligations consolidées, 4 p. 100	Can.-Nord	30 juin 1930	10,785,993 31	431,439 73	431,439 73
Obligations, embranch. Sifton, 4 p. 100	Can.-Nord	1er fév. 1929	1,137,340 00	45,493 60	45,493 60
Obligations, embranch. Gilbert Plains, 4 p. 100	Can.-Nord	1er nov. 1930	2,433 33	97 32	97 32
Obligations du Manitoba and South-Eastern, 4 p. 100	Can.-Nord	1er fév. 1929	510,513 34	20,420 53	20,420 53
Obligations Division d'Ontario, 4 p. 100	Can.-Nord	30 juin 1930	5,683,293 33	227,351 20	227,292 80
†Obligations Division d'Ontario, 4½ p. 100	Can.-Nord	30 juin 1930	61,320 00	2,737 50	2,803 20
Obligations, termini-Winnipeg, 4 p. 100	Can.-Nord	1er juillet 1939	3,000,000 00	120,000 00	120,000 00
Actions obligataires, 1ère hypothèque, 4 p. 100	Can.-Nord	30 juin 1930	2,859,998 87	114,399 92	114,399 92
Obligations de la prov. de Manitoba, 4 p. 100	Can.-Nord	1er oct 1930	349,000 00	13,960 00	13,960 00
Garanties par la province de la Saskatchewan—					
Obligations 1ère hypothèque, 4 p. 100	G.-T.-P.	22 janv. 1939	9,874,062 00	394,962 48	394,932 48
Actions obligataires, 1ère hypothèque, 4 p. 100	Can.-Nord	23 janv. 1939	8,029,999 99	321,200 00	321,200 00
Garanties par la province de l'Alberta—					
Obligations 1ère hypothèque, 1942, 4 p. 100	G.-T.-P.	15 fév. 1942	1,153,764 00	46,150 56	46,150 56
Obligations 1ère hypothèque—1939, 4 p. 100	G.-T.-P.	25 fév. 1939	2,430,000 00	97,200 00	97,200 00
Actions obligataires, 1ère hypothèque, 4 p. 100	Can.-Nord	25 fév. 1939	5,586,665 64	223,466 62	223,466 62
Actions obligataires, 1ère hypothèque—1943, p. 100	C.-N.	22 oct. 1943	2,799,997 73	125,999 90	125,999 90
Actions obligataires, 1ère hypothèque—1942, 4½ p. 100	C.-N.	16 fév. 1942	6,424,000 00	289,080 00	289,080 00
Garanties par la prov. de la Colom.-Britannique—					
Actions obligataires, 1ère hypothèque, 4 p. 100	C.-N.-P.	2 avril 1950	16,412,001 13	656,480 07	656,480 07
Actions obligataires termini, 4½ p. 100	C.-N.-P.	2 avril 1950	8,614,000 00	387,630 00	387,630 00
A reporter			774,575,034 71	32,945,802 23	31,398,370 89

*Tranche d'une émission de $35,000,000. Solde vendu le 3 janvier 1929.
†Cse valeurs ne sont pas garanties mais peuvent être échangées contre des obligations, 4 p. 100 de la division d'Ontario.

COMPTE 546—INTÉRÊT SUR LA DETTE CONSOLIDÉE—*Suite*
COMPTE 755—DETTE CONSOLIDÉE NON ÉCHUE—*Suite*

Nom des valeurs	Compagnie d'émission	Date de l'échéance	Capital impayé 31 décembre 1928	Intérêt couru 1928	Intérêt couru 1927
			$ c.	$ c.	$ c.
Report	.....	.....	774,575,034 71	32,945,802 23	31,398,370 89
Valeurs non garanties (par les provinces ou le Dominion)—					
Canada-Atlantique, obligations 1ère hypothèque, 4 p. 100	G.-T.	1er janv. 1955	16,000,092 00	640,003 68	640,003 68
Obligations Wellington, Grey et Bruce, 7 p. 100	G.-T.	Par tirage	192,233 34	27,744 88	27,918 27
Obligations, 3e préf. Northern Ry., 6 p. 100	G.-T.	Indéterminable.	70,566 66	4,234 00	4,234 00
Effets fiduciaires pour matériel «U.S.R.A.», 6 p. 100	G.-T.	Série 15-1-1935	419,300 00	25,158 00	28,752 00
Certificats, caisse du matériel, «F», 6½ p. 100	G.-T.	1er fév. 1936	11,230,000 00	729,950 00	729,950 00
Obligations 1ère hypothèque, 3¾ p. 100	H.-E. Elev. Co.	Série 1-7-1941	130,000 00	5,062 50	5,437 50
Obligations 1ère hypothèque, 4 p. 100	Port Elevat. Co.	Série 1-1-1937	45,000 00	1,800 00	2,000 00
Obligations 1ère hypothèque, 4 p. 100	Pem. Southern.	1er sept. 1956	150,000 00	6,000 00	6,000 00
Deuxième hypothèque—Prairie «A», 4 p. 100	G.-T.-P.	1er avril 1955	10,206,000 00	408,240 00	408,240 00
Deuxième hypothèque—Mountain «B», 4 p. 100	G.-T.-P.	1er avril 1955	9,963,000 00	398,520 00	398,520 00
Première hypothèque—Lac Supérieur, 4 p. 100	G.-T.-P.	1er avril 1955	7,533,000 00	301,320 00	301,320 00
Actions obligataires perp.-cons., 4 p. 100	Can.-Nord	Perpétuelle	44,943,019 40	1,797,720 74	1,797,720 74
Obligations de l'embranchem. Prince-Albert, 4½ p. 100	Can.-Nord	30 juin 1930	300,000 00	13,500 00	13,500 00
Effets fiduciaires pour matériel—					
Série «A», 6 p. 100	Can.-Nord	Série 1-7-1928	.....	12,000 00	36,000 00
Série «B», 6 p. 100	Can.-Nord	Série 1-1-1929	375,000 00	33,750 00	78,750 00
Série «C», 6 p. 100	Can.-Nord	Série 1-5-1929	375,000 00	48,750 00	93,750 00
Série «D», 6 p. 100	Can.-Nord	Série 1-12-1929	750,000 00	75,000 00	120,000 00
Série «E», 7 p. 100	Can.-Nord	1er mai 1935	14,000,000 00	980,000 00	980,000 00
Actions obligataires cons. perp., 4 p. 100	C.-N.-O.	Perpétuelle	8,724,113 20	348,964 50	348,964 50
Obligations 1ère hypothèque, 5 p. 100	C.-O.	1er janv. 1934	763,093 33	38,252 00	38,495 33
Actions obligataires, cons.-perp., 4 p. 100	C.N.-Q.	Perpétuelle	5,250,369 26	210,014 76	210,014 76
Obligations-or, 1ère hypothèque, 4 p. 100	G.-N. of C.	1er oct. 1934	3,510,250 00	140,410 00	140,410 00
Actions obligataires, per., 1ère hypoth., 4 p. 100	Q. & L. St-J.	Perpétuelle	4,252,503 93	170,100 14	170,100 14
Actions obligataires, 1ère hypothèque, 4 p. 100	Q.L.L. & S.R.R.	1er juillet 1936	5,020,546 77	200,821 05	200,819 30
Obligations au compte du loyer, 1ère hypothèque, 5 p. 100	M.R. Tnl. & Tml.	15 avril 1970	1,501,353 34	76,904 87	81,340 88
Obligations, 1ère hypothèque, 5 p. 100	C.N.C. & O. Dock.	1er janv. 1936	1,375,000 00	68,750 00	68,750 00
Actions obligataires, 1ère hypothèque, 4 p. 100	D.W. & P.	1er juin 1939	7,004,997 27	280,199 89	280,199 89
Obligations, 1ère hypothèque, 4 p. 100	G.-T.-W.	1er juillet 1950	10,934,416 00	438,576 64	438,576 64
Billets sur matériel, 6 p. 100, «U.S.A.R.»	G.-T.-W.	Série 15-1-1935	1,445,500 00	87,243 25	99,636 25
Obligation, 1ère hypothèque, 5 p. 100	G.-T.-Jct.	1er janv. 1934	419,628 00	21,932 75	46,948 00
Effets fiduciaires pour matériel—					
Série «H», 4½ p. 100	Can.-Nat.	Série 1-7-1939	6,875,000 00	323,437 50	351,562 50
Série «J», 4½ p. 100	Can.-Nat.	Série 1-5-1942	14,000,000 00	645,000 00	420,000 00
Obligations, 1ère hyp. d'amortissement, 4½ p. 100	Embr. N.-T.-R.	1er oct. 1955	3,272,000 00	150,098 51	.....
Intérêt sur valeurs retirées en 1927	.....	.....	.....	.....	404,166 67
Charges fixes dues au public suivant le compte des recettes 546	.....	.....	.....	41,655,234 89	40,370,451 94
Obligations 1ère hypothèque, 3½ p. 100, H. & S.-W.		30 sept. 1942	4,447,000 00	Débitées aux Lignes de l'Est, compte 546.	
Montreal Warehousing Company, 1ère hypothèque, 4 p. 100		1er avril 1936	6,000 00	Intérêt au compte 512 ou 545.	
Rail and River Coal Company, 1ère hypothèque, 5 p. 100		1er avril 1938	1,442,000 00	"	"
Niagara, St. Catherines and Toronto Railway Company, 1ère hypothèque, 5 p. 100		1er nov. 1929	1,098,000 00	"	"
Actions obligataires Toronto Suburban, 4½ p. 100		15 juillet 1961	2,628,000 00	"	"
Hypothèques impayées, Canadian National Realties, Ltd		Divers	190,260 00	"	"
Somme due à l'État du Michigan, D.G.H. & M.		Versements annuels jusqu'à 1944.	2,441,256 60	Ne porte pas d'intérêt.	
Dette totale au public (y compris $14,880,636.82 valeur au pair dans les caisses d'amortissement et d'assurance), selon le bilan, compte 755			977,889,032 94		

STATISTIQUES SUR L'EXPLOITATION DE LA VOIE

Train-milles et locomotive-milles

Nature du service	Train-milles		Locomotive-milles							
			Principal		Auxiliaires		Léger		Total, locomotive-milles	
	1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927
Marchandises	32,201,199	29,861,308	32,218,291	29,874,183	655,421	644,720	595,135	518,425	33,468,847	31,037,328
Voyageurs	21,689,697	20,755,056	21,689,701	20,755,068	109,483	107,545	361,672	356,608	22,160,856	21,219,221
Mixtes	2,697,291	2,747,691	2,697,335	2,748,093	15,353	11,560	28,287	28,910	2,740,975	2,788,563
Spécial	30,722	36,527	30,722	36,533	2,363	2,218	1,638	1,089	34,723	39,840
Wagons-unités	837,542	887,517	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Aiguillage des trains	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,739,969	3,630,066
Formation des trains—Marchandises	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,105,317	12,293,401
Formation des trains—Voyageurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	914,143	893,881
Total, service de transport	57,456,451	54,288,099	.....	.....	.....	.....	.....	.....	76,164,830	71,902,300
Service des travaux	2,754,182	2,316,701	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,234,138	2,787,414
Grand total	60,210,633	56,604,800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	79,398,968	74,689,714

Wagons-milles des convois de marchandises

Nature du service	Chargés		A vide		Total des wagons chargés et des wagons à vide		Fourgons de queue		Total, wagon-milles des convois de marchandises	
	1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927
Convoi de marchandises	874,058,291	767,265,785	448,708,436	407,247,815	1,322,766,727	1,174,513,600	32,584,729	30,154,629	1,355,351,456	1,204,668,229
Convoi mixte	16,847,076	17,617,186	7,173,264	7,004,456	24,020,340	24,621,642	1,160,859	1,352,761	25,181,199	25,974,403
Convoi spécial	234,333	361,453	9,118	2,164	243,451	363,617	26,866	36,549	270,317	400,166
Autre service de transport	12,645,697	13,151,665	8,150,826	8,376,270	20,796,523	21,527,935	968,741	894,098	21,765,264	22,422,033
Total, service de transport	903,785,397	798,396,089	464,041,644	422,630,705	1,367,827,041	1,221,026,794	34,741,195	32,438,037	1,402,568,236	1,253,464,831
Service des travaux	8,128,158	8,826,344	6,933,994	7,603,074	15,062,152	16,429,418	1,778,598	1,495,412	16,840,750	17,924,830
Grand total	911,913,555	807,222,433	470,975,638	430,233,779	1,382,889,193	1,237,456,212	36,519,793	33,933,449	1,419,408,986	1,271,389,661

STATISTIQUES SUR L'EXPLOITATION DE LA VOIE—*Suite*

WAGON-MILLES DES TRAINS DE VOYAGEURS

Nature du service	Voyageurs		Wagons-lits, salons et observatoires		Wagons-restaurants		Autres		Total des train-milles des trains de voyageurs	
	1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927
Convois de marchandises...	3,085,195	2,847,499	141,561	109,829	15,244	24,944	3,040,348	3,546,903	6,282,348	6,529,175
Trains de voyageurs.....	52,833,241	50,485,158	43,687,535	39,844,476	6,846,412	6,145,144	48,518,318	47,288,648	151,885,506	143,763,426
Trains mixtes.....	3,848,364	3,878,719	15,943	22,998	1,729	1,632	1,526,093	1,495,141	5,392,129	5,398,490
Trains spéciaux.....	72,698	123,979	24,780	22,203	1,826	1,180	32,348	19,750	131,652	167,112
Wagons-unités et remorques	1,415,602	1,321,692	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,415,602	1,321,692
Tous les services de transport.....	61,255,100	58,657,047	43,869,819	39,999,506	6,865,211	6,172,900	53,117,107	52,350,442	165,107,237	157,179,895
Service des travaux.....	48,090	58,443	8,316	19,417	856	2,332	69,738	71,976	127,000	152,168
Grand total.....	61,303,190	58,715,490	43,878,135	40,018,923	6,866,067	6,175,232	53,186,845	52,422,418	165,234,237	157,332,063

STATISTIQUES SUR L'EXPLOITATION DE LA VOIE

Item n°	Année 1927	Année 1926
1. *Moyenne de milles de voie exploitée*	19,169·35	19,084·99
Transport des marchandises—		
91 Tonnes—avec revenu	65,512,418	58,749,221
92 Tonnes—sans revenu	10,854,184	10,347,899
93 Tonnes—Total	76,366,602	69,097,120
94 Tonne-milles—avec revenu	20,653,705,792	17,704,301,670
95 Tonne-milles—sans revenu	2,411,084,720	2,187,997,342
96 Tonne-milles—total	23,064,790,512	19,892,299,012
Transport des voyageurs—		
97 Voyageurs transportés (revenu)	16,197,108	16,967,535
98 Voyageur-milles	1,294,234,945	1,265,538,889
Recettes et dépenses—		
101 Recettes, marchandises	$209,439,962 99	$184,865,149 73
102 Recettes, voyageurs	34,187,023 87	33,617,009 49
103 Recettes service de transport des voyag.	53,609,564 98	51,871,797 74
104 Recettes d'exploitation	276,631,921 22	248,716,374 40
105 Frais d'exploitation	218,248,343 68	203,315,684 29
106 Recettes nettes d'exploitation	58,383,577 54	45,400,690 11
Moyenne par mille de voie—		
111 Milles, convois de marchandises	1,680	1,565
112 Milles, trains de voyageurs	1,175	1,134
113 Milles, trains mixtes	14	144
114 Milles, trains spéciaux	2	2
115 Trains, service de transport	2,997	2,845
116 Milles, trains de service des travaux	144	121
117 Milles, trains de locomotives de transport	3,973	3,767
118 Milles, wagons à marchandises	73,167	65,678
119 Milles, wagons à voyageurs	8,613	8,236
120 Recettes, marchandises	$10,925 77	$9,686 42
121 Recettes, voyageurs	$2,796 63	$2,717 94
122 Recettes d'exploitation	$14,430 95	$13,032 04
123 Frais d'exploitation	$11,385 28	$10,653 17
124 Recettes nettes d'exploitation	$3,045 67	$2,378 87
125 Tonne-milles—marchandises dont le transport est payé	1,071,547	922,471
126 Tonne-milles—toutes marchandises	1,197,325	1,037,115
127 Voyageur-milles—recettes	67,516	66,311
Moyenne par train-mille—		
131 Milles, wagons à marchandises chargés, convois de marchandises	27·54	26·13

Item n°	Année 1928	Année 1927
Moyenne par train-mille—Fin.		
132 Milles, wagons à marchandises chargés, trains mixtes	6·25	6·41
133 Milles, wagons à marchandises à vide, convois de marchandises	14·19	13·92
134 Milles, wagons à marchandises à vide, trains mixtes	2·66	2·55
135 Tonne-milles—marchandises dont le transport est payé	596·72	547·84
136 Tonne-milles—toutes marchandises	666·77	615·92
137 Wagon-milles de voyag.—trains de voyag.	7·08	7·01
138 Wagon-milles de voyageurs—trains mixtes	2·00	1·96
139 Recettes par milles—voyageurs	56·26	57·22
140 Recettes—marchandises	$6·08	$5·75
141 Recettes—trains de voyageurs	$2 33	$2 35
142 Recettes d'exploitation	$4 81	$4 58
143 Frais d'exploitation	$3 80	$3 75
144 Recettes nettes d'exploitation	$1 02	$ 84
Moyenne par locomotive-milles—		
151 Train-milles—convois de marchandises	·96	·96
152 Wagon-milles—convois de marchandises	41·15	39·54
153 Train-milles—trains de voyageurs	·98	·98
154 Wagon-milles—trains de voyageurs	7·14	7·08
155 Train-milles—trains mixtes	·98	·99
156 Wagon-milles—trains mixtes	11 15	11·25
157 Train-milles—trains spéciaux	·88	·92
158 Wagon-milles—trains spéciaux	11·58	14·24
Moyenne par mille, wagons à marchandises remplis—		
161 Tonne-milles—marchandises dont le transport est payé	22·73	22·06
162 Tonne-milles—toutes marchandises	25·40	24·80
163 Recettes, marchandises	$0·23180	$0·23165
Moyennes par voiture-mille—Voyageurs—		
171 Voyageur-milles—revenu	12·32	12·85
172 Recettes par voyageurs	$0·32551	$0·34125
Moyenne diverses—		
181 Milles parcourus—marchandises dont le transport est payant	315·26	301·35
182 Milles parcourus—marchandises dont le transport est gratuit	222·13	211·44
183 Milles parcourus—toutes marchandises	302·03	287·89
184 Milles de transport-voyag. payant passage.	79·91	74·59
185 Recettes par tonne de marchandises	$3·19695	$3·14668
186 Recettes par tonne-mille de marchandises	$0·01014	$0·01044
187 Recettes par voyageurs	$2·11069	$1·98125
188 Recettes par voyageur-mille	$0·02641	$0·02656
189 *Coefficient d'exploitation*	78·89%	81·75%

ÉTAT COMPARATIF DES RECETTES DU TRAFIC POUR CHAQUE DENRÉE AVEC LE NOMBRE DE TONNES POUR CHACUNE

—	Année 1928	Année 1927	Augmentation *Diminution*
	tonnes	tonnes	tonnes
Produits agricoles—			
Blé	8,526,864	6,071,260	2,455,604
Maïs	526,655	570,163	*43,508*
Avoine	916,797	680,336	236,461
Orge	701,517	546,768	154,749
Seigle	223,337	291,363	*68,026*
Chanvre (graine)	62,002	53,498	8,504
Autres céréales	45,100	52,395	*7,295*
Farine	1,029,259	1,012,920	16,339
Autres produits des minoteries	1,007,503	963,415	44,088
Foin et paille	286,049	340,322	*54,273*
Coton	43,993	55,296	*11,303*
Pommes (fraîches)	117,709	94,586	23,123
Autres fruits frais	310,994	326,466	*15,472*
Pommes de terre	202,958	214,374	*11,416*
Autres légumes frais	181,237	170,492	10,745
Autres produits agricoles	502,120	535,012	*32,892*
Total	14,684,094	11,978,666	2,705,428
Produits de l'industrie animale—			
Chevaux et mules	53,405	47,369	6,036
Bestiaux et veaux	397,054	424,701	*27,647*
Moutons et chèvres	38,048	45,435	*7,387*
Porcs	197,396	220,910	*23,514*
Viandes préparées (fraîches)	210,376	207,811	2,565
Viandes préparées (marinées ou salées)	75,065	66,669	8,396
Autres produits de salaison	115,873	127,391	*11,518*
Volailles	26,245	19,920	6,325
Œufs	52,382	56,904	*4,522*
Beurre et fromage	133,219	136,472	*3,253*
Laine	19,440	21,347	*1,907*
Peaux et cuir	81,606	88,866	*7,260*
Autres produits de l'industrie animale	51,640	35,164	16,476
Total	1,451,749	1,498,959	*47,210*
Produits des mines—			
Charbon anthracite	2,701,292	2,547,519	153,773
Charbon bitumineux	6,028,105	6,557,550	*529,445*
Charbon lignite	1,996,370	1,972,679	23,691
Coke	817,658	627,200	190,458
Minerai de fer	587,172	494,558	92,614
Autres minerais et concentrés	391,982	364,288	27,694
Métaux précieux en barres et mattes	47,613	32,606	15,007
Argiles, gravois, sable et pierre concassée	7,130,798	6,192,352	938,446
Ardoise, pierre, granit (échantillon ou bloc)	256,864	152,374	104,490
Pétrole brut	265,212	160,284	104,928
Asphalte	172,539	166,334	6,205
Sel	410,517	419,927	*9,410*
Autres produits des mines	220,638	183,244	37,394
Total	21,026,760	19,870,915	1,155,845
Produits des forêts—			
Billes, pieux, poteaux et bois de chauffage	2,488,603	2,224,933	263,670
Traverses	100,884	91,495	9,389
Bois à pâte	3,255,486	2,844,428	411,058
Bois scié, bois d'œuvre, voliges, douves et fonds	3,964,175	3,924,406	39,769
Autres produits des forêts	212,866	202,275	10,591
Total	10,022,014	9,287,537	734,477
A reporter	47,184,617	42,636,077	4,548,540

ÉTAT COMPARATIF DES RECETTES DU TRAFIC POUR CHAQUE DENRÉE AVEC LE NOMBRE DE TONNES POUR CHACUNE—*Fin*

—	Année 1928	Année 1927	Augmentation *Diminution*
	tonnes	tonnes	tonnes
Report	47,184,617	42,636,077	4,548,540
Produits industriels et produits divers—			
Pétrole raffiné et ses dérivés	1,833,095	1,626,766	206,329
Sucre, sirop, glucose et mélasse	258,956	292,620	*33,664*
Fer en gueuse ou en loupes	339,546	301,241	38,305
Rails et crampons	91,352	66,781	24,571
Fer en barres et en feuill., pièces de construction et tuyaux	1,302,840	802,484	500,356
Fonte, machinerie et chaudières	398,449	547,994	*149,545*
Ciment	1,093,636	1,005,965	87,671
Brique et pierre artificielles	539,878	523,810	16,068
Chaux et plâtre	345,070	339,022	6,048
Tuyaux d'égout et tuiles de drainage	103,799	65,331	38,468
Instruments aratoires et véhicules sauf les automobiles	266,516	238,885	27,631
Automobiles et camions-automobiles	2,088,581	1,423,450	665,131
Articles de ménage et meubles usagés	42,445	44,822	*2,377*
Meubles (neufs)	56,338	52,706	3,632
Liqueurs et breuvages	165,077	130,267	34,810
Engrais	307,334	205,984	101,350
Papier, impressions et livres	1,355,884	1,146,529	209,355
Pâte de bois	1,071,349	983,468	87,881
Poisson (frais, gelé, fumé ou salé)	58,220	60,781	*2,561*
Viandes en conserves	4,159	2,463	1,696
Conserves (toutes autres que les viandes)	222,598	200,968	21,630
Autres produits industriels et produits divers	4,051,154	3,739,122	312,032
Marchandises	2,331,525	2,311,685	19,840
Total	18,327,801	16,113,144	2,214,657
Grand total	65,512,418	58,749,221	6,763,197

TABLEAU DES COMPAGNIES FORMANT LE RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Nom des compagnies	Capital-actions	Détenu par le réseau	Détenu par le gouvernement et autres
	$ c.	$ c.	$ c.
Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada	180,424,327 70	†14,796,589 00	†165,627,738 70
Bay City Terminal Railway Company	15,000 00	15,000 00	
*Canada Atlantic Transit Company	219,000 00	219,000 00	
*Canada Atlantic Transit Company of U.S.	250,000 00	250,000 00	
The Canadian Express Company	1,768,800 00	1,768,800 00	
Canadian National Land Settlement Association			
The Champlain and St. Lawrence Railroad Company	50,000 00	50,000 00	
The Chicago, Detroit and Canada Grand Trunk Junction Railroad Company	1,095,000 00	1,095,000 00	
*Chicago, New York and Boston Refrigerator Company	1,129,400 00	1,129,400 00	
Detroit, Grand Haven and Milwaukee Railway Company	1,500,000 00	1,500,000 00	
Grand Rapids Terminal Railroad Company	50,000 00	50,000 00	
The Grand Trunk Junction Railway Company	500,000 00	500,000 00	
Grand Trunk Western Railway Company	6,000,000 00	6,000,000 00	
International Bridge Company	1,500,000 00	1,500,000 00	
The Maganetawan River Railway Company	30,000 00	30,000 00	
Manitoba Northern Railway Company	500,000 00	500,000 00	
The Michigan Air Line Railway	300,000 00	300,000 00	
*Montreal and Southern Counties Railway Company	500,000 00	310,500 00	189,500 00
*The Montreal Stock Yards Company	350,000 00	326,600 00	23,400 00
*The Montreal Warehousing Company	236,000 00	221,100 00	14,900 00
National Transcontinental Railway Branch Lines Company	500 00	500 00	
New England Elevator Company	400,000 00	400,000 00	
*The Oshawa Railway Company	40,000 00	40,000 00	
The Ottawa Terminals Railway Company	250,000 00	250,000 00	
The Pembroke Southern Railway Company	107,800 00	90,600 00	17,200 00
Portland Elevator Company	50,000 00	50,000 00	
*Prince Charles, Limited	10,000 00	10,000 00	
*Rail and River Coal Company	2,000,000 00	2,000,000 00	
St. Clair Tunnel Company	700,000 00	700,000 00	
*The Terminal Warehousing Company, Limited	1,000,000 00	1,000,000 00	
*The Thousand Islands Railway Company	60,000 00	60,000 00	
Toledo, Saginaw and Muskegon Railway Company	1,600,000 00	1,600,000 00	
The Toronto Belt Line Railway Company	50,000 00	26,000 00	24,000 00
The United States and Canada Rail Road Company	219,400 00	218,925 00	475 00
Vermont and Province Line Railroad Company	200,000 00	200,000 00	
The Pontiac, Oxford and Northern Railroad Company	1,000,000 00	1,000,000 00	
The Detroit and Huron Railway Company	148,000 00	148,000 00	
The Chicago and Kalamazoo Terminal Railroad Company	100,000 00	100,000 00	
Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company	200,000 00	200,000 00	
Total, groupe des chemins de fer Nationaux du Canada	204,553,227 70	38,656,014 00	165,897,213 70
Compagnie du chemin de fer Canadian Northern	101,000,600 00	1,000,000 00	100,000,600 00
The Bay of Quinte Railway Company	1,395,000 00	1,395,000 00	
The Bessemer and Barry's Bay Railway Company	125,000 00	125,000 00	
The Canadian Northern Alberta Railway Company	3,000,000 00	3,000,000 00	
The Canadian Northern Railway Express Company, Limited	1,000,000 00	1,000,000 00	
Canadian Northern Manitoba Railway Company	250,000 00	250,000 00	
The Canadian Northern Ontario Railway Company	10,000,000 00	10,000,000 00	
Canadian Northern Pacific Railway Company	25,000,000 00	25,000,000 00	
**The Canadian Northern Quebec Railway Company	9,550,000 00	5,700,800 00	3,849,200 00
*Canadian National Realties, Limited	40,000 00	40,000 00	
Canadian Northern Steamships, Limited	2,000,000 00	2,000,000 00	
The Canadian Northern Coal and Ore Dock Company, Limited	500,000 00	500,000 00	
Canadian Northern Rolling Stock, Limited	50,000 00	50,000 00	
Canadian National Rolling Stock, Limited	50,000 00	50,000 00	
Canadian National Electric Railways	1,750,000 00	1,750,000 00	
Canadian National Express Company	1,000,000 00	1,000,000 00	
Canadian Northern System Terminals Limited	2,000,000 00	2,000,000 00	
Canadian National Telegraph Company	500,000 00	500,000 00	
Canadian Northern Western Railway Company	2,000,000 00	2,000,000 00	
The Central Ontario Railway	3,331,000 00	3,329,000 00	2,000 00
Continental Realty & Holding Company Limited	90,000 00	90,000 00	
The Dalhousie Navigation Company, Limited	50,000 00	50,000 00	
A reporter	164,681,600 00	60,829,800 00	103,851,800 00

TABLEAU DES COMPAGNIES FORMANT LE RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—*Fin*

Nom des compagnies	Capital-actions	Détenu par le réseau	Détenu par le gouvernement et autres
	$ c.	$ c.	$ c.
Report	164,681,600 00	60,829,800 00	103,851,800 00
Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company	100,000 00	100,000 00	
Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company	6,000,000 00	6,000,000 00	
*Duluth and Virginia Realty Company	45,000 00	45,000 00	
Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company	2,000,000 00	2,000,000 00	
*The Great North Western Telegraph Company of Canada	373,625 00	34,950 00	7,175 00
The Great North Western Telegraph Company of Canada (held in escrow)	.....	331,500 00	
The Halifax and South Western Railway Company	1,000,000 00	1,000,000 00	
The Irondale, Bancroft and Ottawa Railway Company	53,500 00	53,000 00	500 00
The James Bay and Eastern Railway Company	1,250,000 00	1,250,000 00	
The Lake Superior Terminals Company Limited	500,000 00	500,000 00	
*Market Gardens Limited	180,000 00	180,000 00	
The Marmora Railway and Mining Company	128,600 00	128,600 00	
The Minnesota and Manitoba Railroad Company	400,000 00	400,000 00	
The Minnesota and Ontario Bridge Company	100,000 00	100,000 00	
Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited	5,000,000 00	5,000,000 00	
*The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company	925,000 00	924,900 00	100 00
*The Niagara, St. Catharines and Toronto Navigation Company (Limited)	100,000 00	100,000 00	
The Quebec and Lake St. John Railway Company	4,508,300 00	4,019,140 00	489,160 00
The Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company	201,000 00	201,000 00	
St. Boniface Western Land Company	250,000 00	250,000 00	
The St. Charles and Huron River Railway Company	10,000 00	10,000 00	
The Toronto, Niagara and Western Railway Company	125,000 00	125,000 00	
The Winnipeg Land Company Limited	100,000 00	100,000 00	
Total, groupe du chemin de fer Canadian Northern	188,031,625 00	83,682,890 00	104,348,735 00
Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique	24,942,000 00	24,942,000 00	
The Grand Trunk Pacific Branch Lines Company	1,002,000 00	1,002,000 00	
The Grand Trunk Pacific Saskatchewan Railway Company	200,000 00	200,000 00	
*The Grand Trunk Pacific Development Company, Limited	3,000,000 00	3,000,000 00	
*Canadian National Steamship Company, Limited	15,000 00	15,000 00	
*Grand Trunk Pacific Alaska Steamship Company	50,000 00	50,000 00	
*Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Company (Limited)	501,000 00	501,000 00	
*Grand Trunk Pacific Dock Company, of Seattle	150,000 00	150,000 00	
Total, groupe de la compagnie du ch. de fer du Grand-Tronc-Pacifique	29,860,000 00	29,860,000 00	
SOMMAIRE			
Groupe des chemins de fer Nationaux du Canada	204,553,227 70	38,656,014 00	165,897,213 70
Groupe du chemin de fer Canadian-Northern	188,031,625 00	83,682,890 00	104,348,735 00
Groupe du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique	29,860,000 00	29,860,000 00	
	422,444,852 70	152,198,904 00	‡$270,245,948 70
*Chemins de fer Nationaux du Canada (France)	fr. 30,000,000 00	fr. 30,000,000 00	

*Les comptes des compagnies précédés par (*) sont inscrits au compte des recettes du réseau comme provenant de lignes exploitées séparément.

**$5,144,600 du capital-actions du C.N.Q. est détenu par la *Northern Consolidated Holding Company.* Le Canadien-Nord possède 44,467 actions de cette compagnie sur un total de 61,815 actions. Pour les fins du présent état, la *N. Cons. Holding Company* est ignorée et la proportion des actions du C.N., possédées par le *Canadian-Northern* est inscrite au crédit de cette dernière compagnie.

†Un certificat pour $180,424,327.70 du capital-actions de la compagnie est émis au nom de Sa Majesté et représente une valeur de $165,627,738.70 des actions du Grand-Tronc ci-devant détenues par le public et $14,796,589 ci-devant déposées au trésor de la compagnie.

‡De ce montant, $265,628,338.70 sont la propriété du Dominion du Canada.

COMPTE 706—«PLACEMENTS DANS LES COMPAGNIES AFFILIÉES»

Compagnie	Somme due	Montant en possession du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada	Valeur au livre
	$ c.	$ c.	$ c.
«*A*» *Titres*—			
Atlantic and St. Lawrence Rail Road Company...	5,484,000 00	224 33	
The Belt Railway Company de Chicago.....	3,120,000 00	240,000 00	
Central Vermont Railway Company.....	3,000,000 00	2,191,100 00	
Chicago and Western Indiana Railroad Company..	5,000,000 00	1,000,000 00	
The Detroit and Toledo Shore Line Railroad Company.....	1,428,000 00	714,000 00	
The Ontario Car Ferry Company (Limited).....	500,000 00	250,000 00	
The Ontario Terminals Railway Company.....	50,000 00	25,000 00	
The Toledo Terminal Railroad Company.....	4,000,000 00	387,200 00	
Detroit Terminal Railroad Company.....	2,000,000 00	1,000,000 00	
Marine marchande du gouvernement canadien, Ltée.....	460,900 00	900 00	
	25,042,900 00	5,808,424 33	5,235,984 91
«*B*»—*Obligations*—			
Atlantic and St. Lawrence Rail Road Company..	3,000,000 00	3,000,000 00	
Central Vermont Railway Company, obligations-or, 5 p. 100.....	12,838,300 00	12,790,800 00	
Chicago & Western Indiana Railroad, obligations consolidées.....	49,474,666 67	2,187,000 00	
The Detroit and Toledo Shore Line R.R. Co., obligations, 1ère hypothèque.....	3,000,000 00	587,000 00	
The Muskegon Railway & Navigation Co., obligations, 1ère hypothèque.....	571,200 00	55,300 00	
The Toledo Terminal Railroad Company.....	5,500,000 00	137,000 00	
The Toronto Terminals Railway Co., obligations, 1ère hypothèque, 5 p. 100.....	14,574,700 00	7,287,400 00	
	88,958,866 67	26,044,500 00	26,014,391 80
«*C*»—*Billets*—			
Central Vermont Railway Company.....	.....	.....	8,041,905 52
«*D*»—*Avances*—			
Marine marchande du gouvernement canadien, Ltée.....	.....	.....	335,245 47
Central Vermont Railway Company.....	.....	.....	12,694,392 38
Chicago and Western Indiana Railroad Company.	.....	.....	667,331 30
The Muskegon Railway and Navigation Company.	.....	.....	150,906 21
			13,847,875 36
Total selon le bilan, compte n° 706.....	.....	.....	53,140,157 59

MILLES DE VOIE EXPLOITÉE, 31 DÉCEMBRE 1928

(Lignes du réseau (excepté les "lignes de l'est" et le Central Vermont Ry.)

Territoire	Nombre de milles possédées par les compagnies constituantes				Nomb. de milles des lignes affermées ou prises sous contrat		Nombre de milles, droits de passage		Total du nombre de milles de voie exploitée				Tronçons, voies d'évitement et de garage	Nombre de milles non utilisées		
	1ère voie principale	2e voie principale	3e voie principale	4e voie principale	1ère voie principale	2e voie principale	1ère voie principale	2e voie principale	1ère voie principale	2e voie principale	3e voie principale	4e voie principale		1ère voie principale	2e voie principale	Tronç., voies d'évitement et de garage
	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles
Région centrale																
District de Québec—																
Div. de Lévis, (lignes à l'ouest de Lévis et de Diamond Jct.)	292·62	21·66	.....	.....	.....	.....	3·28	.....	295·90	21·66	.....	.....	115·32	.....	.....	.....
Div. de Saguenay	474·94	.....	.....	.....	5·07	.....	0·19	.....	480·20	.....	.....	.....	138·15	32·49	.....	4·30
Div. de Cochrane	711·78	.....	.....	.....	42·83	.....	.....	.....	754·61	.....	.....	.....	213·00	.....	.....	0·49
Div. de Montréal	429·44	.....	.....	.....	0·95	.....	.....	.....	430·39	.....	.....	.....	88·40	.....	.....	5·24
Dist. de Montréal—																
Div. de Portland —Lignes au Canada	123·63	28·61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	123·63	28·61	.....	.....	51·88	.....	.....	.....
Div. de Portland —Lignes aux Etats-Unis	15·58	.....	.....	.....	156·63	0·99	.....	.....	172·21	0·99	.....	.....	94·87	.....	.....	.....
Terminus de Montréal	41·41	22·17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41·41	22·17	.....	.....	215·99	.....	.....	.....
Division du St. Laurent	409·88	142·75	.....	.....	78·03	.....	2·86	0·08	490·77	142·83	.....	.....	143·62	.....	.....	.....
Div. d'Ottawa	442·58	2·13	0·28	.....	.....	.....	.....	.....	442·58	2·13	0·28	.....	84·98	.....	.....	.....
District Nord Ontarien—																
Div. d'Allandale	436·14	1·29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	436·14	1·29	.....	.....	147·67	.....	.....	.....
Div. de Capreol	599·90	0·15	.....	.....	.....	.....	1·36	.....	601·26	0·15	.....	.....	174·70	.....	.....	.....
Div. de Hornepayne	587·70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	587·70	.....	.....	.....	92·37	.....	.....	.....
District du Sud d'Ontario—																
Div. de Belleville	1,110 71	200·06	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,110·71	200·06	.....	.....	278·77	18·60	.....	.....
Terminus de Toronto	33·04	20·04	8·85	7·42	.....	.....	3·70	3·70	36·74	23·74	8·85	7·42	218·15	2·85	2·85	.....

Div. de Stratford.	675·94	1·25	.....	.....	74·45	.....	.....	.....	750·39	1·25	.....	.....	173·28	.....	.....	.....
Div. de London..	374·55	207·91	3·36	.....	80·22	8·25	.....	.....	454·77	216·16	3·36	.....	292·87	.....	.....	.....
Div. de St-Thomas.....	245·45	90·43	.....	.....	0·25	0·25	4·60	4·59	250·30	95·27	.....	.....	171·27	.....	.....	.....
Total de la région Centrale (Lignes du système).....	7,005·29	738·45	12·49	7·42	438·43	9·49	15·99	8·37	7,459·71	756·31	12·49	7·42	2,695·29	53·94	2·85	10·03
LIGNES DU GRAND TRUNK WESTERN																
Div. de Chicago....	334·24	321·70	10·56	.....	9·50	.....	5·88	4·85	349·62	326·55	10·56	.....	330·38	.....	.....	.....
Div. de Détroit.....	547·29	6·30	.....	.....	50·56	.....	21·90	.....	619·75	6·30	.....	.....	305·81	.....	.....	.....
Termin. de Détroit.	22·16	21·81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22·16	21·81	.....	.....	152·01	.....	.....	.....
Total, lignes du Grand Trunk Western.....	903·69	349·81	10·56	.....	60·06	.....	27·78	4·85	991·53	354·66	10·56	.....	788·20	.....	.....	.....
RÉGION DE L'OUEST																
Distr. du Manitoba—																
Div. de Lakehead	16·68	10·11	.....	.....	.....	.....	2·08	1·97	18·76	12·08	.....	.....	182·24	.....	.....	.....
Div. de Port-Arthur.....	996·21	30·29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	996·21	30·29	.....	.....	248·67	24·06	.....	0·85
Div. de D.W. et P.....	169·00	.....	.....	.....	.....	.....	7·38	.....	176·38	.....	.....	.....	51·84	.....	.....	.....
Div. gares Terminus de Winnipeg.	30·15	12·24	.....	.....	12·72	4·75	.....	.....	42·87	16·99	.....	.....	168·74	.....	.....	.....
Div. de Portage..	898·63	.....	.....	.....	242·13	.....	.....	.....	1,140·76	.....	.....	.....	203·95	.....	.....	.....
Div. de Brandon..	554·50	.....	.....	.....	93·99	.....	.....	.....	648·49	.....	.....	.....	88·68	.....	.....	.....
Div. de Dauphin..	690·23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	690·23	.....	.....	.....	114·45	.....	.....	.....
District de Saskatchewan—																
Div. de Prince-Albert.....	825·96	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	825·96	.....	.....	.....	97·61	.....	.....	.....
Div. de Melville..	793·04	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	793·04	.....	.....	.....	177·99	.....	.....	.....
Div. de Régina...	959·27	.....	.....	.....	.....	.....	1·25	.....	960·52	.....	.....	.....	165·44	.....	.....	.....
Div. de Saskatoon	784·80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	784·80	.....	.....	.....	178·46	.....	.....	.....
Distric d'Alberta—																
Div. de Calgary..	859·96	19·91	.....	.....	.....	.....	4·29	.....	864·25	19·91	.....	.....	191·53	.....	.....	3·80
Div. d'Edmonton	1,054·14	4·31	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,054·14	4·31	.....	.....	233·89	.....	.....	1·30
Div. d'Edson.....	422·00	.....	.....	.....	34·84	.....	0·38	.....	457·22	.....	.....	.....	141·86	12·68	.....	0·96

MILLES DE VOIE EXPLOITÉE, 31 DÉCEMBRE 1928

(LIGNES DU RÉSEAU (EXCEPTÉ LES "LIGNES DE L'EST" ET LE CENTRAL VERMONT RY.)

Territoire	Nombre de milles possédées par les compagnies constituantes				Nomb. de milles des lignes affermées ou prises sous contrat		Nombre de milles, droits de passage		Total du nombre de milles de voie exploitée				Tronçons, voies d'évitement et de garage	Nombre de milles non utilisées		
	1ère voie principale	2e voie principale	3e voie principale	4e voie principale	1ère voie principale	2e voie principale	1ère voie principale	2e voie principale	1ère voie principale	2e voie principale	3e voie principale	4e voie principale		1ère voie principale	2e voie principale	Tronç., voies d'évitement et de garage
	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles
District de la Colombie-Anglaise—																
Div. de Smithers.	676·73	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	676·73	.....	.....	.....	130·05	.....	.....	.....
Div. de Kamloops.....	624·07	1·70	.....	.....	.....	.....	39·03	17·95	663·10	19·65	.....	.....	152·25	11·65	.....	0·15
Div. de l'île de Vancouver.....	119·43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	119·43	.....	.....	.....	31·19	.....	.....	.....
Total de la région de l'Ouest	10,474·80	78·56	.....	.....	383·68	4·75	54·41	19·92	10,912·89	103·23	.....	.....	2,558·84	48·39	.....	7·06

SOMMAIRE

LIGNES DU RÉSEAU																
Région Centrale (ligne à l'ouest de Lévis et de Diamond-Jct.).....	7,005·29	738·45	12·49	7·42	438·43	9·49	15·99	8·37	7·459·71	756·31	12·49	7·42	2,695·29	53·94	2·85	10·03
Lignes du Grand Trunk Western...	903·69	349·81	10·56	.....	60·06	.....	27·78	4·85	991·53	354·60	10·56	.....	788·20	.....	.....	.....
Région de l'Ouest..	10,474·80	78·56	.....	.....	383·68	4·75	54·41	19·92	10,912·89	103·23	.....	.....	2,558·84	48·39	.....	7·06
Total du nomb. de milles de voie exp. à la vapeur, désignée sous le titre de parcours milliaire du réseau.....	18,383·78	1,166·82	23·05	7·42	882·17	14·24	98·18	33·14	19,364·13	1,214·20	23·05	7·42	6,042·33	102·33	2·85	17·09

SOMMAIRE DU PARCOURS MILLIAIRE DE LA PREMIÈRE VOIE PRINCIPALE PAR RÉGIONS ET DISTRICTS

LIGNES DU RÉSEAU (EXCEPTÉ LES LIGNES DE L'EST ET LE *Central Vermont Railway*)

	Milles
Région Centrale—	
District de Québec (lignes à l'ouest de Diamond Junction)	1,961·10
District de Montréal	1,270·60
District du Nord d'Ontario	1,625·10
District du Sud d'Ontario	2,602·91
Lignes du Grand Trunk Western	991·53
Région de l'Ouest—	
District du Manitoba	3,713·70
District de la Saskatchewan	3,364·32
District de l'Alberta	2,375·61
District de la Colombie-Britannique	1,459·26
Total du nombre de milles de voie exploitée à la vapeur désignée sous le titre parcours milliaire du «réseau»	19,364 13

LIGNES SOUS LE CONTRÔLE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX NON COMPRISES DANS LES STATISTIQUES D'ÉTAT

	Milles
Lignes exploitées à la vapeur—	
Thousand Islands Railway	4·60
Lignes électriques—	
Canadian National Electric Railway (Toronto Suburban Division)	49·36
Niagara, St. Catharines & Toronto Railway	69·02
Montreal & Southern Counties Railway (*a*)	56·02
Oshawa Railway	11·92
Total	190·92

(*a*) Comprend les droits de passage du *Montreal & Southern Counties Railway* pour un parcours de 0·88 mille sur les voies des chemins de fer Nationaux du Canada (parcours milliaire déjà mentionné.)

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
LIGNES DE L'EST

MONTRÉAL, le 30 mars 1929.

A l'honorable CHARLES A. DUNNING, député,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre par les présentes le rapport de l'exploitation des lignes de l'Est pour l'année terminée le 31 décembre 1928.

Nombre de milles possédés	Nombre de milles de voie ferrée louée ou sous contrat	Nombre de milles de voie ferrée avec droit de passage	Total
2,796.97	224.78	82.61	3,104.36

RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION

Les résultats de l'exploitation pour les douze mois terminés le 31 décembre 1928 sont indiqués dans le sommaire suivant:—

—	1928	1927	Augmentation ou diminution
	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes	27,959,347 30	26,162,744 12	1,796,603 18
Dépenses	31,483,351 52	29,989,582 86	1,493,768 66
Déficit	3,524,004 22	3,826,838 74	*302,834 52*

Les chiffres correspondants pour l'année 1927 sont indiqués ici sous une forme corrigée après en avoir déduit les montants estimatifs dont les recettes auraient probablement été diminuées si la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes avait été en vigueur pendant toute l'année 1927. Après avoir tenu compte de l'intérêt sur les avances de la part du gouvernement fédéral et autres item, le déficit net des recettes a été de $5,138,026 contre le déficit corrigé de $5,129,717 pour l'année 1927.

ENTRETIEN DE LA VOIE

Au cours de l'année, on a fait des travaux considérables de ballastage et on a posé un grand nombre de traverses de bois dur imprégné à la créosote. On a également posé de nouveaux rails de cent livres sur une distance de quatre-vingt-quinze milles. On peut dire, d'une manière générale, que l'exploitation s'est faite dans des conditions favorables et que le mouvement du trafic n'a pas été interrompu bien gravement.

MOUVEMENT DU TRAFIC

Le mouvement du trafic accuse une augmentation de 509,338 tonnes pour le trafic rapportant des revenus, lorsqu'on le compare au chiffre de l'année précédente. L'augmentation a été générale et est le résultat d'une amélioration des conditions dans toute la région.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS

Les travaux de construction comprennent l'achèvement des hangars n°s 21 et 22 pour l'immigration de même que du nouvel édifice de l'immigration au terminus océanique d'Halifax; les fondations et les ouvrages en acier du nouvel hôtel d'Halifax, le "The Nova Scotian"; on a commencé les travaux de remplacement des ouvrages en acier aux débarcadaires de Pointe-Tupper et de Mulgrave-Ferry; les travaux relatifs aux nouvelles facilités ferroviaires de terminus à Charlottetown et aussi la construction des nouveaux hangars pour les bagages et les marchandises expédiées en grande vitesse à Saint-Jean; des gares à North-Sydney, Piedmont, Saint-Charles et Shippegan.

REMARQUES GÉNÉRALES

A partir du 1er novembre, les facilités ferroviaires des ports d'Halifax et de Saint-Jean ont été placées sous le contrôle de la Commission du port à ces deux ports.

Nous avons continué nos efforts en vue de réduire le chiffre des pertes causées par les incendies sur les propriétés appartenant aux Chemins de fer Nationaux et sur les terres contiguës à l'emprise de la voie et, résultat des plus satisfaisants, les pertes pour l'année n'ont été que de $30,500 contre $42,000 en 1927. On a également porté un grande attention aux premiers secours à donner aux blessés et aux précautions et mesures de protection à prendre aux endroits dangereux. L'intérêt manifesté par les employés dans ces deux questions est encourageant.

H. W. THORNTON, *Président.*

RELEVÉ DES RECETTES

—	Année terminée le 31 décembre 1928	Année terminée le 31 décembre 1927
	$ c.	$ c.
501 Recettes d'exploitation de chemins de fer	27,959,347 30	26,162,744 12
531 Dépenses d'exploitation de chemins de fer	31,483,351 52	29,989,582 86
Déficit net d'exploitation de chemins de fer	*3,524,004 22*	*3,826,838 74*
532 Arrérages de taxes sur chemins de fer	258,971 59	260,840 18
533 Recettes non encaissables	6,388 02	2,632 25
Déficit d'exploitation du chemin de fer	*3,789,363 83*	*4,090,311 17*
502 Recettes de diverses exploitations	18,721 54	13,614 48
534 Dépenses de diverses exploitations	19,659 29	13,698 71
535 Taxes sur diverses exploitations	572 75	106 98
Déficit de diverses exploitations	*1,510 50*	*191 21*
Total du déficit d'exploitation	*3,790,874 33*	*4,090,502 38*
503 Loyer de wagons à march., solde débiteur		20,771 99
504 Loyer de locomotives	35,932 40	77,571 54
507 Loyer de matériel de construction	51,155 08	62,737 12
508 Loyer de facilités terminales, recettes	93,127 23	47,038 75
509 Revenu sur voie louée	23,300 00	23,300 00
510 Revenus divers pour loyer	79,014 08	82,231 54
511 Propriétés diverses non exploitées	4,973 53	6,302 20
515 Revenu sur valeurs et comptes non consolidés	20,650 11	24,178 90
519 Revenus divers	307 48	142 88
Total des recettes non d'exploitation	308,459 91	344,274 92
Revenu brut (déficit)	*3,482,414 42*	*3,746,227 46*
536 Loyer de wagons à march., solde débiteur	208,868 66	
538 Loyer de wagons à voyageurs	311,635 10	286,912 77
541 Loyer de facilités terminales	74,443 32	73,430 74
542 Loyer de voies	150,936 30	135,263 12
543 Loyers divers	1,308 85	2,695 75
544 Divers arrérages de taxes	10,644 81	9,157 30
546 Intérêt sur dette consolidée	155,645 00	155,645 00
546A Intérêt sur les avances du gouvernement	625,034 88	613,267 64
547 Intérêt sur dette non consolidée	36,605 41	58,405 35
551 Divers frais imputables sur le revenu	80,490 02	48,712 81
Contribution du gouvernement, loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, 1927 (Voir note)	*5,138,026 77*	*2,332,884 61*
Total à déduire du revenu brut	*3,482,414 42*	*949,394 13*
Déficit net du revenu	.....	*2,796,833 33*

REMARQUE:—La contribution de $2,151,527.75 du gouvernement pour combler le déficit dû à la réduction de 20 p. 100 des taux aux termes de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, 1927, a été ajoutée au compte 501 du revenu. La contribution du gouvernement pour combler le déficit des recettes des lignes de l'Est a été créditée au compte 551 du revenu; de la somme indiquée en 1928, une somme de $4,200,356.51 est payable en espèces (Crédit n° 412) et le reste est indiquée dans le compte. Les chiffres publiés en 1927 ont été remaniés de manière à correspondre, la contribution du gouvernement, toutefois, ne s'appliquant qu'à la deuxième moitié de l'année seulement.

COMPTE DE PROFITS ET PERTES, 1928

	$ c.
Crédits—	
603 Profits sur voie et matériel vendus	174 02
604 Crédits et débits retardés dans les recettes, chiffre net	207,901 89
605 Taux trop élevés non remboursables	1,455 35
606 Dons	17,629 29
607 Divers crédits	6,091 50
	233,252 05
Débits—	
619 Pertes sur voie et matériel abandonnés	78,573 61
Imputé dans le compte à la contribution du Gouvernement	154,678 44
	233,252 05

Nous avons examiné le bilan précité de profits et pertes des lignes de l'Est pour les douze mois finissant le 31 décembre 1928, et nous certifions que suivant nous, le bilan ci-dessus est convenablement rédigé de façon à rendre un exposé fidèle des résultats de l'exploitation de ces lignes, telle qu'autorisée sous l'empire de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, 1927.

George A. Touche & Cie.,
Experts comptables, vérificateurs.

Le 16 mars 1929.

RECETTES ET DÉPENSES D'EXPLOITATION

—	Année terminée le 31 décembre 1928	Année terminée le 31 décembre 1927
	$ c.	$ c.
Recettes—		
101 Marchandises	16,869,815 28	16,309,775 57
101a Contribution du gouvernement, loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, 1927	2,151,527 75	931,809 89
102 Voyageurs	4,959,716 92	4,958,950 85
103 Excédent de bagage	38,434 30	40,413 54
104 Wagons-lits	437,413 85	407,137 09
105 Wagons-salons	29,734 84	26,034 97
106 Poste	806,526 10	798,917 16
107 Messageries	1,759,691 16	1,749,991 46
108 Autres trains de voyageurs	8,411 45	9,882 67
109 Lait	37,797 96	37,517 76
110 Aiguillage	138,168 13	129,698 79
111 Trains de service spécial	8,551 36	7,510 08
114 Transbordement—Voyageurs	9,440 20	7,398 39
115 Transbordement—Véhicules et bétail	29,975 00	22,662 50
116 Transbordement—Autre	.....	1 35
131 Wagons réfectoires et buffets	261,311 84	239,274 06
132 Restaurants	1,488 27	5,410 12
133 Stations, privilèges pour trains et bateaux	29,325 38	27,553 11
135 Magasinage des marchandises	14,015 73	17,169 64
136 Magasinage du bagage	2,853 53	3,181 19
137 Stationnement	54,050 29	50,736 13
138 Télégraphes et téléphones	88,712 41	109,288 02
139 Elévateurs à grain	26,205 11	41,633 28
142 Loyer d'édifices et autres propriétés	61,008 27	68,917 71
143 Divers	137,323 16	161,878 79
152 Facilités en commun—Débit	*2,150 99*	
Total des recettes d'exploitation	27,959,347 30	26,162,744 12
Dépenses—		
Entretien de voies et structures	7,997,429 36	7,365,243 81
Entretien du matériel	5,664,650 29	5,556,937 77
Trafic	809,040 96	764,675 63
Transport	15,340,874 73	14,661,570 10
Opérations diverses	401,150 37	396,619 47
Généralités	1,323,105 15	1,282,222 30
Transport pour la voie—*Crédit*	*52,899 34*	*37,686 22*
Total des dépenses d'exploitation	31,483,351 52	29,989,582 86

FRAIS D'EXPLOITATION

—	Année terminée le 31 décembre 1928	Année terminée le 31 décembre 1927
	$ c.	$ c.
Entretien des voies et structures—		
201 Administration	547,256 80	515,478 61
202 Entretien de la voie	686,959 87	638,953 94
206 Tunnels et passages inférieurs	1,352 66	*1,757 29*
208 Viaducs, ponts et ponceaux	207,573 22	213,611 05
212 Traverses	1,527,977 32	1,356,442 83
214 Rails	797,379 21	688,689 56
216 Autres matériaux de la voie	412,481 38	316,264 12
218 Ballast	83,608 28	75,252 33
220 Pose de voie et nivellement	1,906,670 73	1,880,048 61
221 Clôtures de l'emprise	85,407 64	85,438 84
223 Clôtures temporaires pour neige ou sable et abris contre avalanches	5,308 69	6,827 53
225 Passages à niveau et affiches	86,518 53	62,420 86
227 Stations et bureaux	345,742 47	331,883 13
229 Bâtiments	10,287 52	9,198 14
231 Stations de prise d'eau	67,287 58	51,812 21
233 Gares à combustible	20,954 13	20,856 39
235 Ateliers et rotondes à locomotives	221,994 81	190,682 43
237 Elévateurs à grain	3,937 81	3,707 42
241 Quais et docks	67,871 60	76,318 86
243 Quais pour charbon et minerai	2,717 89	*134 03*
245 Usines à gaz	166 58	145 05
247 Lignes télégraphiques et téléphoniques	112,798 17	123,589 42
249 Signaux et enclenchements	64,592 86	47,630 89
253 Edifices d'usines motrices	48 87	.....
255 Bâtiments, sous-stations d'énergie	3 26	.....
257 Réseaux de transmission de force motrice	4,039 28	8,638 68
259 Réseaux de distribution de force motrice	2,939 14	3,063 41
261 Poteaux et accessoires de ligne de transmission	6,236 79	3,876 66
269 Machines pour l'entretien de la voie	39,204 90	36,529 41
271 Petits outils et accessoires	76,610 71	77,881 23
272 Enlèvement de la neige, de la glace, du sable	377,603 10	333,659 24
273 Cotisations pour améliorations publiques	534 37	137 54
274 Blessures aux personnes	59,712 72	71,840 34
275 Assurance	74,196 16	74,232 83
276 Papeterie et impressions	12,827 87	14,633 70
277 Autres dépenses	5,229 31	6,094 51
278 Entretien de voies, parcs et autres facilités en commun, Débit	110,570 15	56,098 54
279 Entretien de voies, parcs et autres facilités en commun, Crédit	*39,173 02*	*14,803 18*
Total	7,997,429 36	7,365,243 81
Entretien du matériel—		
301 Administration	171,673 58	176,612 67
302 Machines d'ateliers	116,330 29	133,214 43
304 Machinerie d'usine à force motrice	7,039 40	7,726 68
308 Locomotives à vapeur—Réparations	2,086,044 76	2,002,355 03
310 Locomotives à vapeur—Mises au rancart	68,169 36	132,305 06
314 Wagons à marchandises—Réparations	1,432,694 01	1,489,456 18
316 Wagons à marchandises—Mis au rancart	249,470 86	131,850 91
317 Wagons à voyageurs—Réparations	1,051,278 62	1,035,557 86
319 Wagons à voyageurs—Mis au rancart	2,508 79	14,101 07
320 Matériel moteur de wagons—Réparations	50,745 25	20,693 25
323 Matériel flottant—Réparations	69,278 79	69,925 78
326 Matériel d'ateliers—Réparations	197,858 77	191,804 49
328 Matériel d'ateliers—Mis au rancart	28,108 25	15,122 78
329 Matériel divers—Réparations	30,026 90	32,125 31
331 Matériel divers—Mis au rancart	142 13	170 95
332 Blessures aux personnes	29,516 05	29,503 53
333 Assurance	73,677 24	73,677 24
334 Papeterie et impressions	5,079 86	6,025 14
335 Autres dépenses	2,298 04	2,788 94
336 Entretien de matériel en commun aux gares terminales, Débit	4,211 64	4,213 15
337 Entretien de matériel en commun aux gares terminales, Crédit	*11,502 30*	*12,292 68*
Total	5,664,650 29	5,556,937 77

FRAIS D'EXPLOITATION—*Suite*

—	Année terminée le 31 décembre 1928	Année terminée le 31 décembre 1927
	$ c.	$ c.
Dépenses du trafic—		
351 Administration	208,170 72	212,417 37
352 Agences extérieures	290,948 64	279,582 86
353 Annonces	172,849 85	160,108 46
353 Radio	40,104 05	37,367 16
354 Associations de trafic	9,061 07	8,070 03
356 Bureaux industriels	10,416 33	8,540 83
356 Colonisation, agriculture, ressources naturelles	21,224 62	21,837 03
357 Assurance	34 56	40 08
358 Papeterie et impressions	33,098 49	35,603 49
359 Autres dépenses	23,132 63	1,108 32
Total	809,040 96	764,675 63
Transport, voie ferrée—		
371 Administration	569,670 48	563,601 76
372 Expédition des trains	241,082 33	231,671 67
373 Employés de gare	2,398,191 92	2,286,230 05
374 Service de pesage, d'inspection et de stationnement	5,374 78	5,025 61
376 Fournitures et dépenses des stations	272,905 21	262,865 23
377 Chefs et commis des parcs	172,251 39	169,066 85
378 Conducteurs et serre-freins de parcs	590,321 57	570,288 30
379 Aiguilleurs et signaleurs de parcs	100,250 72	104,735 22
380 Mécaniciens de parcs	392,755 10	376,158 75
382 Combustible pour locomotives de parcs	470,224 79	459,347 83
385 Eau pour locomotives de parcs	13,086 23	13,298 11
386 Graisse pour locomotives de parcs	3,529 11	3,312 35
387 Autres fournitures pour locomotives de parcs	3,370 79	3,294 68
388 Dépenses des rotondes—Parcs	195,107 67	178,835 63
389 Fournitures et dépenses de parcs	20,502 46	23,644 77
390 Exploitation de parcs et terminus en commun, débit	12,718 35	16,803 79
391 Exploitation de parcs et terminus en commun, crédit	*122,338 97*	*111,686 91*
392 Mécaniciens de convois	1,571,456 10	1,467,573 59
393 Garde-moteurs de convois	21,537 24	20,432 06
394 Combustible pour locomotives de convois	3,058,128 25	2,898,122 26
396 Force motrice achetée pour convois	8,620 32	12,533 72
397 Eau pour locomotives de convois	110,625 87	108,931 06
398 Graisse pour locomotives de convois	41,041 21	38,171 28
399 Autres fournitures pour locomotives de convois	31,095 30	27,993 62
400 Dépenses pour les rotondes—Convois	665,469 51	616,049 14
401 Employés de convois	1,844,237 62	1,753,224 85
402 Fournitures et dépenses des convois	599,078 98	575,272 08
403 Exploitation de wagons-lits	230,641 67	212,752 09
404 Service des signaux et enclenchements	14,374 89	13,007 07
405 Protection aux passages à niveau	40,282 53	37,457 32
406 Service des ponts tournants	6,228 05	5,368 59
407 Service de télégraphe et téléphone	115,051 69	96,719 79
408 Service du matériel flottant	387,686 61	376,618 76
409 Service des messageries	809,780 33	820,584 90
410 Papeterie et impressions	71,444 70	78,100 37
411 Autres dépenses	13,769 10	17,061 47
412 Service des voies et facilités en commun, débit	9,604 59	10,478 72
413 Service des voies et facilités en commun, crédit	.....	*3,600 00*
414 Assurance	38,652 00	38,652 00
415 Déblayage de voie lors d'accidents	86,343 08	69,698 52
416 Dommages à la propriété	5,263 10	7,069 55
417 Dommages au bétail sur l'emprise	9,419 28	6,752 91
418 Pertes et dommages—Marchandises	124,480 73	84,459 16
419 Pertes et dommages—Bagages	470 44	838 66
420 Blessures aux personnes	87,087 61	114,752 87
Total	15,340,874 73	14,661,570 10

FRAIS D'EXPLOITATION—*Fin*

—	Année terminée le 31 décembre 1928	Année terminée le 31 décembre 1927
	$ c.	$ c.
Services divers—		
441 Wagons-réfectoires et buffets	380,822 07	365,585 14
442 Restaurants	912 42	4,456 88
443 Elévateurs à grain	19,089 04	24,878 08
446 Autres services divers	326 84	1,699 37
Total	401,150 37	396,619 47
Frais généraux—		
451 Salaires et dépenses des hauts fonctionnaires généraux	135,404 18	132,679 30
452 Salaires et dépenses des commis et aides	510,797 27	487,883 14
453 Fournitures et dépenses du bureau général	61,447 17	48,948 58
454 Frais du contentieux	65,404 63	62,526 33
455 Assurance	103 68	135 00
456 Dépenses du service de secours	12,000 00	12,000 00
457 Pensions	470,689 14	437,289 52
458 Papeterie et impressions	19,382 15	21,854 01
460 Autres dépenses	47,876 93	78,906 42
Total	1,323,105 15	1,282,222 30

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LES RECETTES D'EXPLOITATION PAYÉES EN MAIN-D'ŒUVRE ET LE NOMBRE MOYEN D'EMPLOYÉS—1er JUILLET AU 31 DÉCEMBRE

—	1928	1927	Augmentation ou diminution	Pourcentage d'augmentation ou de diminution
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes brutes	27,959,347 30	26,162,744 12	I. 1,796,603 18	6·87
Main-d'œuvre	18,562,397 16	16,676,352 95	I. 886,044 21	5 01
Rapport de la main-d'œuvre aux recettes brutes	66·39	67·56	D. 1 17	1·73

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA DISTRIBUTION DU COEFFICIENT D'EXPLOITATION CONTRE LA MAIN-D'ŒUVRE, LE COMBUSTIBLE ET AUTRES DÉPENSES

Main-d'œuvre	66·39	67·56	D. 1·17	1·73
Combustible	12·62	12·83	D. ·21	1·64
Autres dépenses	33·59	34·24	D. 0·65	1·90
Total	112·60	114·63	D. 2·03	1·77

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA RÉPARTITION DU COEFFICIENT D'EXPLOITATION SUR LES COMPTES GÉNÉRAUX

—	1928	1927
Entretien de la voie et des structures	28·60	28·15
Entretien du matériel	20·26	21·24
Trafic	2·89	2·92
Transport—Voie ferrée	54·87	56·04
Services divers	1·44	1·52
Généralités	4·73	4·90
Transport pour la voie—Crédit	*0·19*	*0·14*
Total	112·60	114·63

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA RÉPARTITION D'UN DOLLAR EN MAIN-D'ŒUVRE COMBUSTIBLE ET AUTRES DÉPENSES

—	1928	1927
	Cents	Cents
Main-d'œuvre	59	59
Combustible	11	11
Autres dépenses	30	30
Total	$1.00	$1.00

TABLEAU COMPARATIF DONNANT LA RÉPARTITION D'UN DOLLAR EN DÉPENSES DIVERSES

—	1928	1927
	Cents	Cents
Entretien de la voie et des structures	25	25
Entretien du matériel	18	18
Trafic	3	3
Transports—Voie ferrée	49	49
Services divers	1	1
Généralités	4	4
Transport pour la voie, crédit		
Total	$1.00	$1.00

STATISTIQUES SUR L'EXPLOITATION DE LA VOIE

Train-milles et locomotive-milles

Nature du service	Train-milles		Locomotive-milles							
	1928	1927	Principal		Auxiliaires		Léger		Total, locomotive-milles	
			1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927
Marchandises	3,865,010	3,648,401	3,877,935	3,660,751	105,647	63,984	91,845	78,841	4,075,427	3,803,576
Voyageurs	3,448,595	3,371,882	3,448,595	3,371,882	12,147	13,287	73,644	76,662	3,534,386	3,461,831
Mixtes	878,399	883,925	878,399	883,925	2,728	3,600	13,596	19,530	894,723	907,055
Spécial	3,887	2,660	3,887	2,660	906	1,061	290	152	5,083	3,873
Wagons-unités	231,800	223,833	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Aiguillage des trains	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	434,504	382,666
Formation des trains—Marchandises	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,173,545	1,153,762
Formation des trains—Voyageurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	170,889	156,428
Total, service de transport	8,427,691	8,130,701	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,288,557	9,869,191
Service des travaux	338,855	302,104	.....	.....	.....	.....	.....	.....	387,483	357,425
Grand total	8,766,546	8,432,805	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,676,040	10,226,616

Wagon-milles des convois de marchandises

Nature du service	Chargés		À vide		Total des wagons chargés et des wagons à vide		Fourgons de queue		Total des wagon-milles de convois de marchandiss.	
	1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928	192
Convoi de marchandises	86,645,353	80,466,477	25,963,499	27,353,439	112,608,852	107,819,916	3,200,439	3,064,626	115,809,291	110,884,542
Convoi mixte	3,752,046	3,796,017	1,371,196	1,365,538	5,123,242	5,161,555	30,567	30,979	5,153,809	5,192,534
Convoi spécial	30,149	2,583	1,261	583	31,410	3,166	3,888	2,545	35,298	5,711
Autre service de transport	175,036	202,178	132,912	148,125	307,948	350,303	163,691	178,416	471,639	528,719
Total, service de transport	90,602,584	84,467,255	27,468,868	28,867,685	118,071,452	113,334,940	3,398,585	3,276,566	121,470,037	116,611,506
Service des travaux	842,992	831,254	820,700	782,907	1,663,692	1,614,161	222,334	209,601	1,886,026	1,823,762
Grand total	91,445,576	85,298,509	28,289,568	29,650,592	119,735,144	114,949,101	3,620,919	3,486,167	123,356,063	118,435,268

STATISTIQUES SUR L'EXPLOITATION DE LA VOIE

Wagon-milles des trains de voyageurs

Nature du service	Voyageurs		Wagons-lits, salons et observatoires		Wagons-restaurants		Autres		Total des train-milles, voyageurs	
	1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927	1928	1927
Convoi de marchandises	1,321,472	1,305,737	8,729	27,591	921	745	275,816	288,481	1,606,938	1,622,554
Train de voyageurs	8,730,536	8,576,468	5,332,864	4,943,564	1,212,806	1,222,396	7,850,600	7,702,495	23,126,806	22,444,923
Train mixtes	1,461,754	1,484,779	3,250	6,830	35	.....	434,373	436,269	1,899,412	1,927,878
Train spéciaux	9,405	2,707	.....	3,697	.....	.....	3,164	17,448	12,569	23,852
Wagons-unités et remorques	252,375	258,745	.....	.....	.....	.....	.....	.....	252,375	258,745
Tous les services de transport	11,775,542	11,628,436	5,344,843	4,981,682	1,213,762	1,223,141	8,563,953	8,444,693	26,898,100	26,277,952
Service des travaux	6,572	10,762	220	1,369	.....	374	13,620	12,238	20,412	24,743
Grand total	11,782,114	11,639,198	5,345,063	4,983,051	1,213,762	1,223,515	8,577,573	8,456,931	26,918,512	26,302,695

Art. N°		Année 1928	Année 1927
1.	*Moyenne de milles de voie exploitée—*	3,107·73	3,107·99
	Transport des marchandises—		
91	Tonnes—avec revenu	6,813,493	6,304,155
92	" sans revenu	1,260,188	1,319,566
93	" total	8,073,681	7,623,721
94	Tonne-milles—avec revenu	1,933,797,089	1,760,548,737
95	" sans revenu	176,456,968	229,278,336
96	" total	2,110,254,057	1,989,827,073
	Transport des voyageurs—		
97	Voyageurs transportés (revenu)	3,680,105	3,770,930
98	Voyageur-milles (revenu)	220,025,029	217,544,918

Art. N°		Année 1928	Année 1927
	Moyenne par train-mille—		
131	Milles, wag. à march. chargés, conv. de mar.	22·46	22·11
132	Milles, wag. à march. chargés, trains mixtes	4·27	4·29
133	Milles, wag. à march. à vide, conv. de marc.	6·75	7·54
134	Milles, wag. à march. à vide, trains mixtes.	1·56	1·54
135	Tonne-milles,—marc. dont le trans. est pay.	427·90	409·01
136	Tonne-milles—toutes marchandises	467·05	462·42
137	Milles-wagon de voyag.—trains de voyag.	6·79	6·77
138	Milles-wagon de voyageurs—trains mixtes.	2·16	2·18
139	Recettes par milles—voyageurs	56·17	56·72
140	Recettes—marchandises	$4·22	$4·02
141	Recettes—trains de voyageurs	$2·06	$2·09
142	Recettes d'exploitation	$3·32	$3·22
143	Frais d'exploitation	$3·74	$3·69
144	Recettes nettes d'exploitation	*$0·42*	*$0·47*
	Moyenne par locomotive-mille—		
151	Train-milles—convois de marchandises	·95	·96
152	Wagon-milles—convois de marchandises	28·53	29·29

Recettes et dépenses—		
101 Recettes—marchandises	$19,021,343 03	$17,241,585 46
102 Recettes—voyageurs	4,959,716 92	4,958,950 85
103 Recettes service de transport des voyag.	8,077,726 58	8,028,845 50
104 Recettes d'exploitation	27,959,347 30	26,162,744 12
105 Frais d'exploitation	31,483,351 52	29,989,582 86
106 Recettes nettes d'exploitation	*3,524,004 22*	*3,826,838 74*
Moyenne par mille de voie—		
111 Milles, convois de marchandises	1,244	1,174
112 Milles, trains de voyageurs	1,184	1,157
113 Milles, trains mixtes	283	284
114 Milles, trains spéciaux	1	1
115 Trains, service de transport	2,712	2,616
116 Milles, trains de service des travaux	109	97
117 Milles, trains de locomotives de transport.	3,311	3,175
118 Milles, wagons à marchandises	39,086	27,5 0
119 Milles, wagons à voyageurs	8,655	8,455
120 Recettes—marchandises	$6,120 65	$5,547 50
121 Recettes—voyageurs	$2,599 24	$2,583 29
122 Recettes d'exploitation	$8,996 71	$8,417 90
123 Frais d'exploitation	$10,130 66	$9,649 19
124 Recettes nettes d'exploitation	*$1,133 95*	*$1,231 29*
125 Tonne-milles—marchandises (revenu)	620,541	654,948
126 Tonne-milles—toutes marchandises	677,321	638,719
127 Voyageur-milles—recettes	70,799	69,995
153 Train-milles—trains de voyageurs	·98	·97
154 Wagon-milles—trains de voyageurs	7·00	6·95
155 Train-milles—trains mixtes	·98	·97
156 Wagon-milles—trains mixtes	7·88	7·85
157 Train-milles—trains spéciaux	·76	·69
158 Wagon-milles—trains spéciaux	9·42	7·63
Moyenne par mille, wagons à marchandises remplis—		
161 Tonne-milles—marchandises dont le transport est payé	21·29	20·79
162 Tonne-milles—toutes marchandises	23·24	23·50
163 Recettes—marchandises	$0·21001	$0·20413
Moyennes par wagon-milles—Voyageurs—		
171 Voyageur-milles—revenu	12·86	13·10
172 Recettes—voyageurs	$0·28986	$0·29867
Moyennes diverses—		
181 Milles parcourus—marchandises (revenu).	283·82	279·27
182 Milles parcourus—marchandises (revenu).	140·02	173·75
183 Milles parcourus—toutes marchandises	261·37	261·00
184 Milles de transport-voyageurs payant passage	59·79	57·69
185 Recettes par tonne de marchandises	$2·79172	$2·73496
186 Recettes par tonne-mille de marchandises.	$0·00984	$0·00979
187 Recettes par voyageurs	$1·34771	$1·31505
188 Recettes par voyageur-mille	$0·02254	$0·02280
189 *Coefficient d'exploitation*	112·60%	114·63%

ÉTAT COMPARATIF DU TRAFIC PAYANT, TONNES, POUR CHAQUE ARTICLE

—	Année 1928	Année 1927	Augmentation *Diminution*
	tonnes	tonnes	tonnes
Produits agricoles—			
Blé	222,437	182,217	40,220
Maïs	26,235	22,630	3,605
Avoine	63,194	67,095	*3,901*
Orge	23,995	34,903	*10,908*
Seigle	48,559	53,015	*4,456*
Lin (graine)	25	231	*206*
Autres céréales	6,719	4,894	1,825
Farine	259,002	253,193	5,809
Autres produits des minoteries	116,404	107,493	8,911
Foin et paille	53,513	57,181	*3,668*
Coton	2,592	2,286	306
Pommes (fraîches)	24,302	16,347	7,955
Autres fruits frais	14,862	16,565	*1,703*
Pommes de terre	258,730	240,243	18,487
Autres légumes frais	16,433	12,600	3,833
Autres produits agricoles	36,659	37,789	*1,130*
Total	1,173,661	1,108,682	64,979
Produits de l'industrie animale—			
Chevaux et mules	5,629	4,749	880
Bestiaux et veaux	15,076	11,173	3,903
Moutons et chèvres	7,095	6,472	623
Porcs	4,603	4,610	*7*
Viandes préparées (fraîches)	13,632	12,725	907
Viandes préparées (marinées ou salées)	4,806	6,102	*1,296*
Autres produits de salaison	9,549	9,109	440
Volailles	693	626	67
Œufs	1,635	1,604	31
Beurre et fromage	6,498	8,820	*2,322*
Laine	2,319	2,114	205
Peaux et cuir	2,533	2,201	332
Autres produits de l'industrie animale	1,493	1,410	83
Total	75,561	71,715	3,846
Produits des mines—			
Charbon anthracite	22,180	20,665	1,515
Charbon bitumineux	1,014,022	991,876	22,146
Coke	36,014	30,940	5,074
Minerai de fer	186	.....	186
Autres minerais et concentrés	195	438	*243*
Métaux précieux en barres et mattes	5,104	4,828	276
Argiles, gravier, sable et pierre concassée	317,968	184,011	133,957
Ardoise, pierre, granit (échantillons ou blocs)	7,119	4,134	2,985
Pétrole brut	24	1,732	*1,708*
Asphalte	5,132	2,239	2,893
Sel	23,259	19,140	4,119
Autres produits des mines	16,291	9,775	6,516
Total	1,447,494	1,269,778	177,716
Produits des forêts—			
Billes, pieux, poteaux et bois de chauffage	286,768	250,877	35,891
Traverses	19,566	17,808	1,758
Bois à pâte	656,675	683,227	*26,552*
Bois scié, bois d'œuvre, voliges, douves et fonds	1,375,060	1,371,905	3,155
Autres produits des forêts	30,804	55,394	*24,590*
Total	2,368,873	2,379,211	*10,338*
A reporter	5,065,589	4,829,386	236,203

ÉTAT COMPARATIF DU TRAFFIC PAYANT, TONNES, POUR CHAQUE ARTICLE—*Fin*

—	Année 1928	Année 1927	Augmentation *Diminution*
	tonnes	tonnes	tonnes
Report	5,065,589	4,829,386	236,203
Produits industriels et produits divers—			
Pétrole raffiné et ses dérivés	147,942	116,778	31,164
Sucre, sirop, glucose et mélasse	76,389	66,998	9,391
Fer en gueuses ou en loupes	100,748	63,561	37,187
Rails et crampons	52,827	10,998	41,829
Fer en barres et en feuil., pièces de construction et tuyaux	70,865	48,504	22,361
Fonte, machinerie et chaudières	15,450	13,674	1,776
Ciment	68,644	51,005	17,639
Brique et pierre artificielles	49,827	33,298	16,529
Chaux et plâtre	63,093	59,184	3,909
Tuyaux d'égout et tuiles de drainage	12,590	9,952	2,638
Instruments aratoires et véhicules sauf les automobiles	15,292	8,687	6,605
Automobiles et camions-automobiles	35,000	25,751	9,249
Articles de ménage et meubles usagés	3,429	3,172	257
Meubles (neufs)	2,993	2,798	195
Liqueurs et breuvages	22,244	16,587	5,657
Engrais	83,364	69,556	13,808
Papier, imprimés et livres	54,295	38,571	15,724
Pâte de bois	135,870	152,516	*16,646*
Poisson (frais, gelé, fumé ou salé)	50,091	46,308	3,783
Viandes en conserves	612	121	491
Conserves (toutes autres que les viandes)	21,685	17,834	3,851
Autres produits industriels et produits divers	310,867	275,287	35,580
Marchandises	353,787	343,629	10,158
Total	1,747,904	1,474,769	273,135
Grand total	6,813,493	6,304,155	509,338

MILLES DE VOIE EXPLOITÉE, 31 DÉCEMBRE 1928

Territoire	Nombre de milles possédés par les compagnies constituantes				Nomb. de milles des lignes affermées ou prises sous contrat		Nombre de milles, droits de passage		Total du nombre de milles de voie exploitée				Tronçons, voies d'évitement et de garage	Nombre de milles non utilisées		
	1ère voie principale	2e voie principale	3e voie principale	4e voie principale	1ère voie principale	2e voie principale	1ère voie principale	2e voie principale	1ère voie principale	2e voie principale	3e voie principale	4e voie principale		1ère voie principale	2e voie principale	Tronç., voies d'évitement et de garage
	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles	Milles
Région de l'Atlantique—																
Division d'Halifax	508·32	18·10	.....	.....	.....	.....	1·02	.....	509·34	18·10	.....	.....	158·16	.....	.....	.....
Division de New-Glasgow.....	354·56	1·93	.....	.....	66·32	.....	.....	.....	420·88	1·93	.....	.....	124·77	.....	.....	.....
Division de l'Ile..	276·32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	276·32	.....	.....	.....	48·38	.....	.....	.....
Div. de Moncton..	390·08	25·82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	390·08	25·82	.....	.....	192·53	.....	.....	.....
Div. de Campbellton.....	475·08	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	475·08	.....	.....	.....	148·16	.....	.....	.....
Div. d'Edmundston.....	563·77	.....	.....	.....	158·46	.....	81·59	.....	803·82	.....	.....	.....	115·56	.....	.....	.....
Région du Centre—																
Division de Lévis (lignes à l'est de Lévis et de la jonction Diamond).....	228·84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	228·84	.....	.....	.....	53·55	.....	.....	.....
Total.....	2,796·97	45·85	.....	.....	224·78	.....	82·61	.....	3,104·36	45·85	.....	.....	841·11	.....	.....	.....

RELEVÉ GÈNÈRAL DES RECETTES
(Y COMPRIS LES LIGNES DE L'EST)

—	Année terminée le 31 décembre 1928	Année terminée le 31 décembre 1928
	$ c.	$ c.
501 Recettes d'exploitation de chemins de fer	304,591,268 52	274,879,118 52
531 Dépenses d'exploitation de chemins de fer	249,731,695 20	233,305,267 15
Recettes nettes d'exploitation de chemins de fer	54,859,573 32	41,573,851 37
532 Arrérages de taxes sur chemins de fer	5,257,922 02	4,814,078 62
533 Recettes non encaissables	43,673 37	47,428 49
Revenu d'exploitation du chemin de fer	49,557,977 93	36,712,344 26
502 Recettes de diverses exploitations	2,583,989 97	2,586,023 90
534 Dépenses de diverses exploitations	2,648,264 30	2,531,021 26
535 Taxes sur diverses exploitations	70,782 06	68,124 56
Déficit de diverses exploitations	*135,056 39*	*13,121 92*
Total du revenu d'exploitation	49,422,921 54	36,699,222 34
504 Loyer de locomotives	381,652 07	333,363 51
505 Loyer de wagons à voyageurs	252,904 12	257,163 85
506 Loyer du matériel flottant	1,776 95	385 00
507 Loyer de matériel de construction	448,853 20	461,619 68
508 Loyer de installations terminales, recettes	1,293,409 45	1,139,588 05
509 Revenu sur voie louée	40,868 79	43,861 97
510 Revenus divers pour loyer	1,007,434 06	1,059,004 95
511 Propriétés diverses non exploitées	373,618 52	303,401 17
512 Propriétés exploitées séparément—Profit	811,484 75	787,334 00
513 Revenu provenant de dividendes	483,835 30	470,527 49
514 Revenu tiré de valeurs consolidé	725,771 10	865,903 69
515 Revenu sur valeurs et comptes non consolidés	1,276,474 34	1,537,736 05
516 Revenu tiré du fonds d'amortissement et d'autres fonds de réserve	926,852 31	741,553 36
519 Revenus divers	90,346 23	58,073 04
Total des revenus non d'exploitation	8,115,281 19	8,059,515 81
Revenu brut (déficit)	57,538,202 73	44,758,738 15
536 Loyer de wagons à march., solde débiteur	6,017,818 15	3,603,657 06
537 Loyer de locomotives	105,794 99	43,211 04
538 Loyer de wagons à voyageurs	314,476 58	291,485 13
539 Loyer de matériel	10,699 70	13,354 65
540 Loyer de matériel de construction	19,422 38	12,742 86
541 Loyer installations terminales	1,250,260 26	1,119,416 52
542 Loyer de voies	1,299,813 21	1,274,017 44
543 Loyers divers	311,743 00	295,268 85
544 Divers arrérages de taxes	184,594 06	179,849 49
545 Propriétés exploitées séparément	581,944 02	676,689 53
546 Intérêt sur dette consolidée	41,810,879 89	40,526,096 94
546A Intérêt sur les avances du gouvernement	32,507,336 88	32,505,233 70
547 Intérêt sur dette non consolidée	1,998,138 32	301,452 39
548 Amortissement de la dette consolidée	541,589 82	488,331 56
551 Divers frais imputables sur le revenu	385,286 58	70,203 68
Diverses appropriations de revenus	66,841 74	63,639 14
Contributions du gouvernement aux termes de la Loi de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, 1927	*5,138,026 77*	*2,332,884 61*
Total à déduire du revenu brut	82,268,612 81	79,131,765 37
Déficit net du revenu	*24,730,410 08*	*34,373,027 22*

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

BILAN GÉNÉRAL AU 31 DÉCEMBRE 1927

ACTIF

Compte—					
701 *Capital engagé dans la voie et le matériel—*					
Embranchements achetés				$ 70,000 00	
Capital engagé dans la voie et le matériel	$ 400,763,681 42				
Capital en souffrance—rails d'outre-mer	*558,057 85*				
701*B* *Lignes abandonnées*	374,691 92				
		400,580,315 49			
702 *Améliorations sur propriétés affermées—*					
Embranchement du lac Supérieur	1,362,666 00				
Chemin de fer de Vale	49,885 69				
Pont de Van-Buren	28,223 27				
		1,440,774 96			
705 *Diverses propriétés physiques—*					
Minaki-Inn	1,030,466 55				
Rameau de Malagash	29,290 75				
Hôtel du terminus océanique d'Halifax	244,728 56				
Emprise abandonnée	18,860 00				
		1,323,345 86			
			403,344,436 31		
					403,414,436 31
722 *Chemins de fer Nationaux du Canada—*					
Avances au compge du capital d'exploitation			17,030,369 97		
Avances au compte du surplus			15,213,615 31		
Avances des Chemins de fer Nat. au compte des dépenses imputables au capital			*16,568,104 12*		
					15,675,881 16
					$ 419,090,317 47

PASSIF

755 *Compte des achats des lignes d'embranchements*		70,000 00
757 *Dominion du Canada—*		
Avances pour voie et matériel	386,776,332 19	
Avances pour compte du capital d'exploitation	17,030,369 97	
Avances pour exploitation déficitaire	13,473,251 32	
		417,279,953 48
784 *Compte des profits et pertes (depuis 1er janvier 1921)*		1,740,363 99
		$ 419,090,317 47

Certifié comme étant exact,
T. H. Cooper,
Vérificateur général.

C. E. Friend,
Contrôleur général adjoint,
I. M. Rosewear,
Contrôleur général.

COMPTE DES PROFITS ET PERTES AU 31 DÉCEMBRE 1928

Débit

611 Solde débiteur au 1er janvier 1928	$ 3,740,316 26
619 Perte sur matériel de voie mis au rancart	473,947 37
Porté au compte de la contribution du gouvernement	176,373 33
Solde-débiteur reporté au bilan	1,740,363 99
	$ 6,131,000 95

Crédits

602 Solde créditeur reporté du compte du revenu	$ 5,868,735 27
603 Profit sur la voie et le matériel vendus	174 02
604 Crédits et débits de revenu retardés (nets)	207,901 89
605 Plus-payés non recouvrables	6,790 38
606 Dons	38,095 21
607 Solde créditeur divers	9,304 18
	$ 6,131,000 95

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN, COMPRENANT LE CHEMIN DE FER DE ST-JEAN ET QUÉBEC

ÉTAT DES RECETTES POUR L'ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMRBE 1928

I. Recettes d'exploitattion

Compte—		Année finissant le 31 décembre 1928
501	Recette d'exploitation du chemin de fer	$ 53,068,893 72
531	Dépense d'exploitation du chemin de fer	48,509,618 58
	Coefficient d'exploitation	*91·41%*
	Recettes nettes provenant de l'exploitation du chemin de fer	$ 4,559,275 14
522	Accumulation des taxes de chemin de fer	268,013 85
533	Recettes du chemin de fer non recouvrables	6,988 41
	Revenu provenant de l'exploitation du chemin de fer	4,284,272 88
502	Recettes provenant de services divers	41,472 80
534	Dépenses de services divers	84,695 03
	Recettes nettes provenant de divers services	*43,222 23*
	Total du revenu d'exploitation	$ 4,241,050 65

II. Revenu non d'exploitation

504	Loyer de locomotives	$ 261,087 89
505	Loyers des wagons, pour voyageurs	462,607 37
507	Loyer du matériel de construction	168,871 65
508	Loyer des installations communes	156,959 96
509	Revenu de la location de la voie	23,300 00
510	Revenu de loyers divers	157,564 34
511	Propriétés diverses non-exploitées	39,892 47
515	Revenu de valeurs et comptes non consolidés	28,156 53
519	Revenus divers	3,523 36
	Total du revenu non d'exploitation	$ 1,301,963 57
	Revenu brut	$ 5,543,014 22

III. Déductions des recettes brutes

536	Loyer de wagons à marchandises—solde débiteur	$ 305,263 87
537	Loyer pour locomotives	123,853 98
538	Loyer de wagons, à voyageurs	986,415 29
540	Loyer pour matériel de construction	64,298 82
541	Loyers, installations communes	495,515 61
542	Loyer des lignes affermées	731,696 30
543	Loyers divers	1,826 43
544	Diverses accumulations de taxes	14,119 01
547	Intérêt sur la dette non consolidée	179,396 16
551	Divers frais imputables sur le revenu	201,553 20
	Contribution du gouvernement aux termes de la Loi de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, 1927 (voir note)	*3,249,659 72*
	Total à déduire du revenu brut	*$ 325,721 05*
	Revenu brut	$ 5,868,735 27

Note.—La proportion de la contribution de l'État remboursée aux chemins de fer du gouvernement canadien pour couvrir la diminution de 20% dans les taux, aux termes de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, 1927,—soit, $2,057,821.81,—a été considérée comme une addition au compte des recettes 501. La contribution de l'État pour combler le déficit du revenu des lignes de l'est des chemins de fer du gouvernement canadien a été considérée comme un crédit et inscrite à la suite du compte 551; du moutant indiqué $3,095,329.45 est payable en espèces et le reste est porté au compte approprié.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN
COMPTE DU CAPITAL, ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1928

Chemin de fer Intercolonial—		
Coût du ch. de fer Intercolonial au 31 décembre 1927	$ 150,765,009 48	
Construction et améliorations pendant l'année	1,127,593 56	
Transfert des facilités de port à Halifax, à la Commission du Port de Halifax	*12,830,122 16*	
Transfert des facilités de port à St. John à la Commission du port de St. John	*647,383 27*	
		$ 138,415,097 61
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—		
Coût au 31 décembre 1927	$ 13,942,166 87	
Construction et améliorations de l'année	390,975 72	
Retrait de matériel dans l'année	*9,599 71*	
		14,323,542 88
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard—		
Coût au 31 décembre 1927	$ 1,009,883 43	
Construction et améliorations pendant l'année	115,504 94	
		1,125,388 37
Chemin de fer International—		
Coût au 31 décembre 1927	$ 3,166,108 38	
Construction et améliorations pendant l'année	19,556 38	
		3,185,664 76
Chemin de fer Transcontinental national—		
Coût au 31 décembre 1927	$ 172,428,597 81	
Construction et améliorations durant l'année	836,422 88	
		173,265,020 69
Chemin de fer Moncton-Bouctouche—		
Coût au 31 décembre 1927	$ 537,507 02	
Construction et améliorations pendant l'année	9,489 30	
		546,996 32
Chemin de fer Salisbury-Albert—		
Coût au 31 décembre 1927	$ 633,837 34	
Construction et améliorations pendant l'année	6,129 02	
		639,966 36
Chemin de fer St-Martin's—		
Coût au 31 décembre 1927	$ 372,569 02	
Construction et améliorations pendant l'année	6,076 53	
		378,645 55
Chemin de fer Elgin-Havelock—		
Coût au 31 décembre 1927	$ 196,305 99	
Construction et améliorations pendant l'année	1,406 44	
		197,712 43
Chemin de fer York-Carleton—		
Coût au 31 décembre 1927	$ 64,083 41	
Construction et améliorations pendant l'année	629 40	
		64,712 81
Chemin de fer Québec-Saguenay—		
Coût au 31 décembre 1927	$ 7,877,294 88	
Construction et améliorations pendant l'année	*9,129 53*	
		7,868,165 35
Chemin de fer Caraquet et rive du glofe—		
Coût au 31 décembre 1927	$ 1,071,034 02	
Construction et améliorations pendant l'année	51,492 26	
		1,122,526 28
Chemin de fer Lotbinière-Mégantic—		
Coût au 31 décembre 1927	$ 328,236 76	
Construction et améliorations pendant l'année	*141,900 60*	
		186,336 16
Chemin de fer du Cap-Breton—		
Coût au 31 décembre 1927	$ 114,197 78	
Construction et améliorations pendant l'année	3,654 88	
		117,852 66
Chemin de fer Vale—		
Additions et améliorations au 31 décembre 1927	$ 49,885 69	
Additions et améliorations pendant l'année		
		49,885 69
Pont de Québec—		
Coût du pont au 31 décembre 1924		22,640,228 46
Pont Van Buren—		
Additions et améliorations au 31 décembre 1927	$ 28,223 27	
Additions et améliorations de l'année		
		28,223 27
Tronçon du lac Long—		
Coût au 31 décembre 1927	$ 2,847,547 01	
Construction et améliorations pendant l'année		
		2,847,547 01
Embranchement du Lac Supérieur—		
Additions et améliorations au 31 décembre 1927	$ 1,314,609 93	
Additions et améliorations de l'année	48,056 07	
		1,362,666 00

COMPTE DU CAPITAL, POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1928—*Fin*

Immeuble Lawlor, à Toronto—			
Coût au 31 décembre 1927		$ 1,243,834 59	
Déboursés supplémentaires de l'année			
			1,243,834 59
Chemins de fer du Gouvernement—			
Coût du matériel au 31 décembre 1927		$ 33,539,185 55	
Déboursés de l'année		419,878 32	
Moins: Le retrait de matériel		*1,061,064 11*	
		32.897.999 76	
A ajouter: Supplément pour le S.S. "Northumberland" au 31 décembre 1928		40,362 74	
			32,938,362 50
Capital en souffrance—Apport pour tronçon		36,485 95	
Achats d'embranchements—solde du coût d'achat du Ch. *Moncton & Buctouche*		70,000 00	
		$ 106,485 95	
A déduire:—			
Capital en souffrance—Rails d'outre-mer	$ 558,057 85		
" " Ch. de fer *Moncton et Buctouche*	5,713 40		
		365,771 25	
			457,285 80
Minaki Inn—			
Coût au 31 décembre 1927		$ 979,242 53	
Améliorations et agrandissements de l'année		51,224 02	
			1,030,466 55
Eperon Malagash—			
Coût au 31 décembre 1927		$ 29,290 75	
Déboursés de l'année			
			29,290 75
Hôtel Terminal Océanique d'Halifax—			
Coût au 31 décembre 1927		$ 17,094 77	
Déboursés de l'année		227,633 79	
			244,728 56
Tramways de Sioux Lookout—			
Coût au 31 décembre 1927		$ 942 63	
Déboursés de l'année		*942 63*	
Emprise abandonnée—			
Transfert au cours de l'année			18,860 00
			$ 403,414,436 31

CHEMIN DE FER SAINT-JEAN ET QUÉBEC

COMPTE DES RECETTES, DÉPENSES ET LOYERS—ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1928

Recettes d'exploitation	$ 297,307 85
Frais d'exploitation	505,334 89
Déficit d'exploitation	208,027 04
Autre item de revenu, débit net	40,849 10
Déficit net	248,876 14
Outre ce qui précède 40 p. 100 des recettes d'exploitation imputées sur les loyers représentent	118,923 14
Total, déficit	$ 367,799 28

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN

ÉTAT INDIQUANT LES MOYENNES, ANNÉE FINISSANT LE 31 DÉCEMBRE 1928

Nombre de milles de voie exploitée		4,538·71
Nombre total de locomotive-milles		16,691,909
Nombre total de train-milles		13,519,575
Nombre total de wagon-milles		305,263,898
Recettes—		
Transport—Rail (comptes 101 à 112)	$	51,974,524 79
Recettes fortuites (comptes 113 à 152)		1,094,368 93
Total	$	53,068,893 72
Frais d'exploitation—		
Voie ferrée	$	48,509,618 58
Coefficient des recettes relativement aux recettes brutes—		
Recettes provenant du transport—Voie ferrée		97·94%
Recettes fortuites		2·06%
" par mille de voie exploitée	$	11,692 51
" locomotive-mille	$	3 18
" train-mille	$	3 93
" wagon-mille	cts.	17·38
Coefficient des dépenses relativement aux recettes brutes—		
Voie ferrée		91·41%
Dépense par train-mille	$	3·59
Dépenses par mille de voie exploitée	$	10,687 97
Réparations aux locomotives	$	3,253,845 93
Réparations aux wagons à marchandises	$	3,008,746 36
Réparations aux wagons à voyageurs	$	1,846,137 28
Coût des réparations par locomotives	$	5,820 83
Coût des réparations par wagon à marchandises	$	147 39
Coût des réparations par voiture à voyageurs	$	2,928 45
Trafic de marchandises	$	39,410,588 00
Trafic de voyageurs	$	9,041,115 41
Poste et messageries	$	2,228,731 14
Divers (comptes 103, 104, 105, 108 à 112)	$	1,294,090 24
Dépenses fortuites	$	1,094,368 93
Total	$	53,068,893 72
Louage de matériel—Débit	$	*587,265 05*
Loyers, voies prises à bail—Débit	$	*708,396 30*
Toutes autres recettes—Débit	$	*506,313 75*

LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL AU 31 DÉCEMBRE 1927

—	Disponibles au 1er janvier 1928	Ajoutés pendant l'année	Mis au rancart pendant l'année	Disponibles au 31 décembre 1928
Wagons à marchandises—				
Fermés	13,105	.....	251	12,854
Pour automobiles	494	.....	1	493
A bestiaux	2,226	2	42	2,186
A volailles	2	.....	.....	2
Réfrigérateur	275	.....	10	265
Wagons chauffés d'après le système Eastman	188	.....	1	187
Pour pommes de terre	196	.....	1	195
Plates-formes	1,576	4	120	1,460
A Ballast	952	.....	34	918
A charbon et coke	1,104	1	52	1,053
Pour la pulpe	602	.....	201	401
Wagons-citernes	65	1	1	65
Fourgons de queue	340	1	7	334
Total	21,125	9	721	20,413
Wagons à voyageurs—				
Wagons-salons	2	.....	.....	2
Wagons-salons-cafés	13	.....	.....	13
Wagons-cafés	4	.....	.....	4
Wagons, salons et buffets	3	.....	.....	3
Wagons-observatoires, montagnes	3	.....	.....	3
A compartiments, café, salon et dortoir	1	.....	.....	1
Buffet-lits	9	.....	.....	9

LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL AU 31 DÉCEMBRE 1927—*Fin*

—	Disponibles au 1er janvier 1928	Ajoutés pendant l'année	Mis au rancart durant l'année	Disponibles au 31 décembre 1928
Wagons à voyageurs—Fin				
Wagons à compartiments	1	.....	.....	1
Wagons-buffet	15	.....	.....	15
Wagons-lits	53	.....	1	52
Wagons de colons	41	.....	1	40
Wagons de première classe	151	.....	7	144
Wagons de seconde classe	45	1	2	44
Voyageurs et bagages	100	.....	2	98
Voyageurs et poste	.....	.....	.....	.....
Poste et messageries ou bagages	19	.....	.....	19
Bagages ou messageries	86	3	4	85
Wagons couverts à bagages	24	.....	2	22
Wagons-poste	15	.....	3	12
Réfrigérateurs à grande vitesse	32	.....	1	31
Wagons à lait	3	.....	.....	3
Wagons pour bouviers	7	.....	1	6
Wagons restaurant	6	.....	.....	6
Wagons de remorque	6	.....	.....	6
Total	639	4	24	619
Service des travaux—				
Affaires (wagons d')	18	1	.....	19
Wagons de photographie	.....	.....	.....	.....
Wagons d'enseignement	2	.....	1	1
Wagons pour l'essai de la vue	2	.....	.....	2
Wagons magasins	6	.....	.....	6
Dynamomètre	.	.....	.....	1
Déchargeurs Lidgerwoods	8	1	.....	9
Wagons à essence	8	.....	.....	8
Grues et chaînes	48	3	2	49
Gratte-ornière	104	12	2	114
Excavateurs	9	.....	.....	9
Wagons épandeurs et régulateurs de ballast	9	.....	.....	9
Sonnettes	3	.....	.....	3
Pelles à vapeur	15	.....	1	14
Chasse-neige	107	.....	5	102
Wagons-pension	1,309	20	48	1,281
Wagons d'ingénieurs	4	.....	.....	4
Wagons-magasins	.....	1	1	.....
Wagons auxiliaires	141	2	6	137
Wagons-cabines et non utilisés	19	3	1	21
Wagons à cendre	49	.....	6	43
Wagons pour réparation aux routes	12	.....	.....	12
Basculeur à l'air	38	.....	.....	38
Wagons-transbordeurs-plateforme	18	2	1	19
Wagons-citernes	8	1	.....	9
Wagons-citernes contre l'incendie	16	.....	.....	16
Malaxeuses	4	.....	.....	4
Machines à jet de sable	1	.....	.....	1
Wagons pour le forage des puits	1	.....	.....	1
Wagons pour l'épreuve des pesées et balances	1	.....	.....	1
Pompes centrifuges	.....	.....	.....	.....
Wagons à glace	8	1	1	8
Wagons-ateliers	11	.....	.....	11
Wagons pour le sciage des rails	1	.....	.....	1
Wagons-réservoirs (huile)	1	.....	1	.....
Wagons à peinture	.....	.....	.....	.....
Wagons-bascule	16	.....	.....	16
Réservoirs pour les ponts	1	.....	.....	1
Wagons-ateliers-plateforme	7		3	12
Wagon de réparations radiotélégraphiques		.....	.....	1
Wagons-chargeurs de rails	.....	1	1	.....
Wagons à fumier	.....	3	.....	3
Wagons à débris	.....	1	.....	1
Total	2,007	60	80	1,987
Locomotives	*571*	.....	*12*	*559*

Certifié exact:

C. E. Brooks,
Chef du Service des locomotives.

G. E. Smart,
Chef du matériel.

ASSOCIATION DE SECOURS ET D'ASSURANCE, DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ÉTAT DES RECETTES ET DES DÉPENSES, DU 1ER JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1928

Recettes

Solde créditeur au 31 décembre 1927		$ 150,876 11
Montant des primes déduites des bordereaux de paye des chemins de fer Nationaux du Canada	$ 239,216 57	
Primes perçues à l'aide de documents des chemins de fer	1,872 53	
Contribution des chemins de fer Nationaux du Canada	15,000 00	
		256,089 10
Somme perçue en espèces de membres qui n'étaient pas en fonctions, remboursements, etc	1,261 22	
Primes provenant des pièces S. et A	3,122 11	
Primes de membres en retraite	6,851 67	
Honoraires annuels	1,338 75	
Honoraires d'examens	154 00	
Intérêt sur les soldes mensuels et valeurs	7,446 15	
		20,173 90
Total des recettes		$ 427,139 11

Dépenses

Indemnité de maladies et d'accidents $ 88,294 18		
Soins médicaux et chirurgicaux	50,195 37	
		$ 138,489 55
Caisse des accidents, employés temporaires	31,106 20	
Indemnités de décès et d'invalidité totale	73,000 00	
Honoraires d'examens	70 00	
	$ 242,665 75	

Frais d'administration

Caisse de maladie et des accidents, caisse des accidents des employés temporaires, caisse de décès et d'invalidité totale des employés en retraite	20,653 87	
		$ 263,319 62
Différence		$ 163,819 49
Moins les obligations en souffrance		14,000 00
Surplus net au 31 décembre 1928		$ 149,819 49

Caisse de la maladie et des accidents (Employés réguliers et temporaires)

Cette caisse accuse un surplus au 31 décembre 1928	$ 83,589 50

Caisse de décès et d'invalidité totale

Cet état indique un déboursé pour indemnité de décès et d'invalidité totale de	$ 73,000 00
Cet état indique qu'on a reçu 135 demandes d'indemnité en cas de décès et d'invalidité totale dont le paiement a été autorisé; il y eut 114 décès attribuables à des causes naturelles qui représentent	62,500 00
Dix-sept décès attribuables à des accidents	$ 8,000 00
	$ 70,500 00
Quatre indemnités pour invalidité totale	2,500 00
	73,000 00
Onze indemnités de décès d'employés temporaires, attribuables à des accidents, représentant	2,750 00
	$ 75,750 00

C. C. MacDonald,
Secrétaire.

W. F. Sears,
Vérificateur.

CAISSE DE PRÉVOYANCE DES EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER DE L'INTERCOLONIAL ET DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

ÉTAT DES RECETTES ET DÉPENSES DURANT L'ANNÉE CLOSE LE 31 DÉCEMBRE 1928

Balance au crédit de la caisse le 31 décembre 1927		Néant
Les contributions versées par les employés durant l'année, étant de un et demi pour cent de leurs salaires mensuels, ont été de	$ 291,032 59	
Les contributions versées par les chemin de fer ont été de	100,000 00	
Contribution spéciale versée par les chem. de fer pour couvrir le déficit de l'année finissant le 31 déc. 1928	428,320 17	
Montant reçu pour augmenter les allocations de retraite de tous les employés en retraite touchant moins de $30 par mois, afin de permettre que le miminum d'allocation actuellement payé aux termes de la loi, savoir $20, puisse être porté à $30 par mois, conformément au crédit n° 473, en vertu duquel on a fait entrer dans les subsides, un montant en vue d'augmenter les allocations payables aux termes des clauses de la Caisse de Prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, du 1er janvier au 31 décembre 1928, inclusivement	36,360 15	
Montant reçu pour remboursements, etc	142 86	
		$ 855,855 77

Dépenses

Pour les allocations de retraite	$ 779,634 67	
Pour allocations aux employés en retraite, touchant moins de $30 par mois dans le but d'augmenter le minimum de l'allocation conformément au crédit n° 473, en vertu duquel on a fait entrer dans le budget un montant destiné à augmenter l'allocation de retraite payable aux termes des clauses de la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, du 1er janvier au 31 décembre 1928	36,360 15	
Pour contributions remboursées lors du décès des employés	18,857 69	
Pour contributions remboursées, déduction en ayant été faite par erreur	1,192 02	
Pour contributions remboursées aux employés congédiés, etc	2,765 38	
Examens médicaux pour les aspirants au service, etc	694 00	
Examens médicaux pour les employés se retirant du service	151 96	
Pour frais d'élection	1,282 81	
Pour les appointements et frais de voyage, bureau du secrétaire et la part du salaire du médecin en chef	14,058 39	
Pour papeterie, impressions, frais de port, etc	858 70	
		855,855 77
Solde au crédit de la caisse le 31 décembre 1928		Néant

Le secrétaire,
C. C. MacDonald.

Le président,
W. U. Appleton.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ÉTAT INDIQUANT LE MONTANT PORTÉ AU CRÉDIT DE L'ASSOCIATION DE SECOURS ET D'ASSURANCE DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT, PAR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA, DURANT L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1928

Montant des primes déduites des bordereaux de paie des chemins de fer Nationaux du Canada	$ 239,216 57
Primes perçues à l'aide des documents des chemins de fer	1,872 53
Contributions annuelles des chemins de fer Nationaux du Canada	15,000 00
Total	$ 256,089 10

Le secrétaire,
C. C. MacDonald.

Le vérificateur,
W. F. Sears.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ÉTAT INDIQUANT LE NOMBRE DE MILLES EXPLOITÉS PAR LES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN AU 31 DÉCEMBRE 1928

—	Ligne principale		Voies de parc et d'évitement	Total
	1re voie	2e voie		
Division de l'Atlantique	2,209·82	45·85	727·03	2,982·70
Division centrale	1,442·83	20·93	429·95	1,893·71
Division de l'Ouest	390·17	4·89	141·87	536·93
Lignes prises à bail—Division de l'Atlantique	164·25	.....	16·28	180·53
" Division centrale	47·90	.....	11·43	59·33
" Serv. de l'Ouest	159·16	.....	90·85	250·01
Droits de circulation—Division de l'Atlantique	81·59	.....	.....	81·59
" Division centrale	(a) 42·99	(b) 37·94	.....	80·93
" Division de l'Ouest	.....	.....	.....	.....
	4,538·71	109·61	1,417·41	6,065·73

NOTA.—(a) comprend des droits de circulation pour 39·52 milles sur le chemin de fer National du Canada (autrefois le G.-T.). (b) droits de circulation sur le chemin de fer National du Canada (Autrefois le G.-T.).

RAPPORT DU COMPTABLE DU MINISTÈRE

TOTAL DES DÉPENSES ET DES RECETTES du ministère des Chemins de fer et des Canaux avant et depuis la Confédération, jusqu'au 31 mars 1929

	$ c.	$ c.
Dépenses totales	.....	1,381,083,455 19
Dépenses—Chemins de fer	929,960,639 83	
" Pont de Québec	21,910,596 06	
" Subventions aux chemins de fer	78,785,471 09	
" Canaux	288,261,295 63	
" Diverses	62,165,452 58	
Total des dépenses	.....	1,381,083,445 19
Classification des dépenses générales—		
Compte du capital	733,468,673 11	
Compte des recettes	501,015,717 95	
Compte du revenu	67,813,593 04	
Fonds consolidé—Subventions aux chemins de fer	78,785,471 09	
Total des dépenses	.....	1,381,083,455 19
Classification des dépenses en détail—		
Chemins de fer—		
Capital	473,549,070 58	
Revenu	11,460,444 26	
Recettes	444,951,124 99	
		929,960,639 83
Pont de Québec—		
Capital	21,706,664 49	
Revenu	203,931 57	
		21,910,596 06
Subventions aux chemins de fer	.....	78,785,471 09
Total des dépenses afférentes aux chemins de fer	.....	1,030,656,706 98
Canaux—		
Capital	216,585,486 67	
Revenu	15,687,927 05	
Recettes—personnel	31,143,168 45	
" réparations	24,844,713 46	
		288,261,295 63
Dépenses diverses—		
Capital	21,627,451 37	
Revenu	40,461,290 16	
Recettes	76,711 05	
		62,165,452 58
Grand total des dépenses	.....	1,381,083,455 19

SOMMAIRE GÉNÉRAL des dépenses et des recettes de l'année financière terminée le 31 mars 1929

Grand total des dépenses au 31 mars 1929	.....	1,381,083,455 19
Ces dépenses se décomposent comme il suit:—		
Chemins de fer, y compris le pont de Québec	1,030,656,706 98	
Canaux	288,261,295 63	
Dépenses générales	62,165,452 58	
		1,381,083,455 19
Total des dépenses de l'année terminée le 31 mars 1929—		
Ces dépenses se décomposent comme il suit:—		
Chemins de fer	7,530,359 96	
Canaux	15,875,497 78	
Dépenses générales	7,692,023 24	
		31,097,880 98
RECETTES		
Grand total des recettes encaissées du 1er juillet 1867 au 31 mars 1929		
Chemins de fer	391,866,392 09	
Canaux	26,095,665 79	
		417,962,057 88
Recettes provenant des canaux pendant l'année financière	.....	1,230,332 55

RECETTES

Etat général des recettes encaissées durant l'année close le 31 mars 1929

	$ c.
Canaux—	
Canal Welland	236,615 27
" élévateur de port-Colborne	581,113 44
Cnala maritime Welland	2,430 64
Canal Beauharnois	9,075 31
Canal Soulanges	4,235 41
Canal Cornwall	26,206 32
Canal Williamsburg	1,802 50
Canal Lachine	258,054 19
Canal Chambly	1,067 58
Canal Carillon et Grenville	946 00
Canal des Chutes des Chats	1 00
Ecluses de Ste-Anne	577 00
Canal Rideau	12,223 86
Canal St-Pierre	116 00
Canal Murray	254 00
Canal Trent	95,378 03
Canal du Sault-Ste-Marie	187 00
Divers	49 00
Total	1,230,332 55

Etat général des dépenses de l'année close le 31 mars 1929

	$ c.	$ c.
Total des dépenses		31,097,880 98
Dépenses imputables aux chemins de fer	7,530,559 96	
Dépenses imputables aux canaux	15,875,497 78	
Dépenses générales	7,692,023 24	
Total des dépenses		31,097,880 98
Classification des dépenses générales—		
Compte du capital	19,502,736 36	
Compte du revenu	9,184,520 85	
Compte des recettes	2,410,623 77	
Total des dépenses		31,097,880 98
Classification des dépenses par comptes:—		
Chemins de fer—		
Dépenses imputables sur le capital		6,338,154 10
Dépenses imputables sur les recettes, en général		1,192,205 86
Canaux—		
Dépenses imputables sur le capital		13,164,582 26
Dépenses imputables sur le revenu	268,510 72	
Dépenses imputables sur le revenu, en général	31,781 03	
		300,291 75
Dépenses imputables sur les recettes, personnel	1,219,134 68	
Dépenses imputables sur les recettes, personnel en général	135,093 52	
		1,354,228 20
Dépenses imputables sur les recettes, réparations	1,027,685 39	
Dépenses imputab. sur les recettes, réparat. en général	28,710 18	
		1,056,395 57
Dépenses générales, imputables sur les recettes		7,692,023 24
Total des dépenses		31,097,880 98

Principaux chapitres de dépenses de l'année financière

	$ c.
Chemin de fer de la Baie d'Hudson	3,389,084 88
Chemin de fer de la Baie d'Hudson et têtes de lignes (Fort-Churchill)	2,770,478 07
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard	172,862 35
Commission des chemins de fer—entretien	284,448 12
" " " statut	49,542 97
Caisse des passages à niveau	855,815 17
Chemins de fer du gouvernement canadien—Loi des accidents du travail, ch. 30, 1927	402,251 81
Crédit n° 335, canal maritime du St-Laurent—Levés et inspections	30,272 15
Canal maritime Welland	13,211,259 03
Travaux du dimanche	59,066 40
Dépenses—canaux	2,605,172 35
Tarif du transport des marchandises dans les provinces Maritimes	7,177,537 66
Dépenses diverses	90,090 02
	$ 31,097,880 98

Etat des dépenses afférentes aux chemins de fer du gouvernement et autres, pratiquées pendant l'année financière terminée le 31 mars 1929

—		Capital	Revenu	Recettes	Total
		$ c.	$ c.		$ c.
Chemin de fer Transcontinental National		5,728 80	.....	.....	5,728 80
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard—en vue des bateaux traversiers à wagon et des facilités		172,862 35	.....	.....	172,862 35
Chemins de fer de la Baie d'Hudson	3,499,134 58				
Moins crédit de la dépense portant sur l'année précédente	110,049 70	3,389,084 88	.....	.....	3,389,084 88
Total		3,567,676 03	.....	.....	3,567,676 03
Commission des chemins de fer, entretien		.....	284,448 12	.....	284,448 12
" " " statut		.....	49,542 97	.....	49,542 97
Wagons du Gouverneur général		.....	2,399 60	.....	2,399 60
Caisse des passages à niveau		.....	855,815 17	.....	855,815 17
Ch. de fer de la Baie d'Hudson—Têtes de ligne de Fort-Churchill	2,772,122 85				
Moins crédit de la dépense portant sur l'année précédente	1,644 78	2,770,478 07	.....	.....	2,770,478 07
Total		2,770,478 07	1,192,205 86	.....	3,962,683 93
Grand total des chemins de fer		6,338,154 10	1,192,205 86	.....	7,530,359 96
Divers					
Chemins de fer du Gouvernement canadien—Pour suppléer à l'allocation de pension		.....	36,360 15	.....	36,360 15
Crédit n° 335—Canal maritime du St-Laurent—Levés et inspection et Comité consultatif national du Canada		.....	30,272 15	.....	30,272 15
Impressions et papeterie, service extérieur		.....	5,120 02	.....	5,120 02
Loi revisée du Service civil—gratifications aux employés ayants droit, décédés		.....	520 00	.....	520 00
Services divers		.....	36,961 45	.....	36,961 45
Crédit n° 434—Allocation de commisération à la veuve de Charles Hilden, qui s'est noyé à Halifax le 8 sept. 1927		.....	3,000 00	.....	3,000 00
Loi des accidents du travail pour les employés du gouv., statuts ref. du Canada, chap. 30, 1927		.....	402,251 81	.....	402,251 81
Crédit 410, Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Divers chemins de fer		.....	828,893 16	.....	828,893 16
Crédit 411, Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Lignes de l'est		.....	1,930,000 00	.....	1,930,000 00
Crédit 412, déficits des lignes de l'est (autres que ceux afférents à la loi des taux de transport des marchandises dans les prov. Maritimes		.....	4,418,644 50	.....	4,418,644 50
Total		.....	7,692,023 24	.....	7,692,023 24

Consulter le compte relatif aux tarifs de transport des marchandises des provinces Maritimes pour explication (page 78).

Etat des dépenses relatives aux canaux, effectuées pendant l'année close le 31 mars 1929

Nom du canal	Imputable sur		Imputable sur les recettes		Total
	le capital	les recettes	Personnel	Réparations	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Carillon et Grenville	.....	3,083 06	31,647 67	40,917 62	75,648 35
Ecluses de Ste-Anne	.....	5,796 36	6,148 34	2,638 18	14,582 88
Chambly	.....	.....	56,192 83	38,591 55	94,784 38
St-Ours	.....	.....	4,384 90	5,608 06	9,992 96
Lachine	*55,398 00*	66,131 94	155,913 20	153,867 90	320,515 04
Soulanges	.....	6,822 84	53,559 87	63,925 29	124,308 00
Cornwall	.....	.....	104,763 36	67,109 77	171,873 13
Williamsburg	.....	.....	57,564 50	30,839 46	88,403 96
Canaux du fl. St-Laurent, Ontario	.....	15,884 94	.....	.....	15,884 94
St-Pierre	.....	.....	7,466 21	3,247 28	10,713 49
Rideau	.....	.....	91,434 71	301,770 35	393,205 06
Murray	.....	.....	6,259 26	4,847 06	11,106 32
Trent	9,164 54	124,806 10	152,294 73	79,583 82	365,849 19
Welland	*443 31*	22,421 53	246,143 69	138,943 19	407,065 10
Canal Maritime Welland	13,211,259 03	.....	.....	.....	13,211,259 03
Elévateur de Port-Colborne	.....	23,563 95	206,718 81	69,724 42	300,007 18
Sault Ste-Marie	.....	.....	38,642 60	26,071 44	64,714 04
Total	13,164,582 26	268,510 72	1,219,134 68	1,027,685 39	15,679,913 05
CANAUX—EN GÉNÉRAL					
Bateaux dragueurs, canaux, Québec	.....	.....	15,281 60	9,886 79	25,168 39
Bateaux dragueurs, canal Rideau	.....	.....	21,319 87	10,725 56	32,045 43
Travail du dimanche	.....	.....	59,066 40	.....	59,066 40
Levés et inspections	.....	6,174 44	.....	.....	6,174 44
CANAUX DE QUÉBEC					
Entretien	.....	.....	34,074 06	.....	34,074 06
Jetées de Hungry-Bay et Ste-Barbe	.....	.....	.....	8,097 83	8,097 83
Barrage Bakers	.....	25,606 59	.....	.....	25,606 59
DIVERS					
Loi modifiée du Service civil—Gratifications en faveur des ayants droit des employés décédés	.....	.....	5,351 59	.....	5,351 59
Total	.....	31,781 03	135,093 52	28,710 18	195,584 73
Grand total	13,164,582 26	300,291 75	1,354,228 20	1,056,395 57	15,875,497 78

Les déboursés relatifs au personnel et aux réparations des canaux du Saint-Laurent en Ontario se répartissent également entre Cornwall et Williamsburg.

RÉCAPITULATION DES DÉPENSES

——	Capital	Revenu	Recettes	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses afférentes aux chemins de fer	6,338,154 10	1,192,205 86	.....	7,530,359 96
Dépenses afférentes aux canaux	13,164,582 26	300,291 75	2,410,623 77	15,875,497 78
Dépenses diverses, généralités	.....	7,692,023 24	.....	7,692,023 24
	19,502,736 36	9,184,520 85	2,410,623 77	31,097,880 98

Etat des dépenses afférentes aux canaux, jusqu'au 31 mars 1929

COMPTE DE CAPITAL

—	Années précédentes	1928–29	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Canaux de Québec—			
Carillon et Grenville	4,191,756 51	.....	4,191,756 51
Ecluses de Ste-Anne	1,320,215 63	.....	1,320,215 63
Chambly	780,996 52	.....	780,996 52
St-Ours	127,228 56	.....	127,228 56
Lachine	14,132,684 80	*55,398 00*	14,077,286 80
Lac St-Louis	298,176 11	.....	298,176 11
Beauharnois	1,636,029 29	.....	1,636,029 29
Soulanges	7,904,044 53	.....	7,904,044 53
Ontario—Canaux du St-Laurent—			
Lac St-François	75,906 71	.....	75,906 71
Cornwall	7,245,804 21	.....	7,245,804 21
Williamsburg	1,334,551 80	.....	1,334,551 80
Farrans-Point	877,090 57	.....	877,090 57
Galops	6,143,468 11	.....	6,143,468 11
Rapide-Plat	2,159,880 80	.....	2,159,880 80
Canaux du »euve St-Laurent—			
Canal du Nord	1,995,142 87	.....	1,995,142 87
Biefs de rivières	483,830 20	.....	483,830 20
Chenal Galops	1,039,895 65	.....	1,039,895 65
Canal maritime du St-Laurent	133,896 80	.....	133,896 80
St-Pierre	648,547 14	.....	648,547 14
Rideau	4,214,263 99	.....	4,214,263 99
Tay	489,599 23	.....	489,599 23
Murray	1,248,946 71	.....	1,248,946 71
Trent	19,377,635 62	9,164 54	19,386,800 16
Welland	29,906,187 93	*443 31*	29,905,744 62
Welland (maritime)	90,301,956 55	13,211,259 03	103,513,215 58
Sault Ste-Marie	4,935,809 42	.....	4,935,809 42
Ecluses et barrage de la Culbute	382,391 46	.....	382,391 46
Total	203,385,937 72	13,164,582 26	216,550,519 98
Canaux en général	34,966 69	.....	34,966 69
Grand total	203,420,904 41	13,164,582 26	216,585,486 67

COMPTE DU REVENU

Canaux de Québec—			
Carillon et Grenville	466,290 45	3,083 06	469,373 51
Ecluses de Ste-Anne	138,925 82	5,796 36	144,722 18
Chambly	934,318 49	.....	934,318 49
St-Ours	178,366 58	.....	178,366 58
Lachine	1,959,958 86	66,131 94	2,026,090 80
Beauharnois	265,810 84	.....	265,810 84
Soulanges	510,529 93	6,822 84	517,352 77
Ontario—Canaux du St-Laurent—			
Lac St-François	27,028 08	.....	27,028 08
Cornwall	637,119 09	.....	637,119 09
Williamsburg	396,175 43	.....	396,175 43
Ontario—Canaux du fleuve St-Laurent	229,894 82	15,884 94	245,779 76
St-Pierre	845,503 33	.....	845,503 33
Rideau	714,865 55	.....	714,865 55
Tay	748 65	.....	748 65
Murray	101,457 76	.....	101,457 76
Trent	3,074,480 79	124,806 10	3,199,286 89
Welland	3,415,873 71	22,421 53	3,438,295 24
Welland, élévateur de Port-Colborne	11,525 60	23,563 95	35,089 55
Sault-Ste-Marie	320,974 77	.....	320,974 77
Ecluses et barrage de la Culbute	60,923 37	.....	60,923 37
Baie Verte	44,387 53	.....	44,387 53
Total	14,335,159 45	268,510 72	14,603,670 17
Canaux en général	1,052,475 85	31,781 03	1,084,256 88
Grand total	15,387,635 30	300,291 75	15,687,927 05

COMPTE DES RECETTES—PERSONNEL

Canaux	Années précédentes	1928-29	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Canaux de Québec—			
Carillon et Grenville	1,137,316 22	31,647 67	1,168,963 89
Ecluses de Ste-Anne	178,371 22	6,148 34	184,519 56
Chambly	1,481,054 86	56,192 83	1,537,247 69
St-Ours	172,132 36	4,384 90	176,517 26
Lachine	4,151,322 38	155,913 20	4,307,235 58
Beauharnois	649,574 89	.....	649,574 89
Soulanges	1,042,276 57	53,559 87	1,095,836 44
Ontario—Canaux du St-Laurent—			
Cornwall	2,653,473 91	104,763 36	2,758,237 27
Williamsburg	1,151,761 24	57,564 50	1,209,325 74
St-Pierre	180,202 86	7,466 21	187,669 07
Rideau	2,562,011 40	91,434 71	2,653,446 11
Murray	219,265 56	6,259 26	225,524 82
Trent	1,800,091 10	152,294 73	1,952,385 83
Welland	7,982,190 69	246,143 69	8,228,334 38
Welland (élévateur de Port-Colborne)	195,408 48	206,718 81	402,127 29
Sault-Ste-Marie	820,085 76	38,642 60	858,728 36
Ecluses et barrage de la Culbute	11,507 48	.....	11,507 48
Total	26,388,046 98	1,219,134 68	27,607,181 66
Canaux en général	3,400,893 27	135,093 52	3,535,986 79
Grand total	29,788,940 25	1,354,228 20	31,143,168 45

COMPTE DES RECETTES—RÉPARATIONS

Canaux de Québec—			
Carillon et Grenville	869,626 02	40,917 62	910,543 64
Ecluses de Ste-Anne	197,997 17	2,638 18	200,635 35
Chambly	1,505,554 99	38,591 55	1,544,146 54
St-Ours	166,151 60	5,608 06	171,759 66
Lachine	3,929,285 21	153,867 90	4,083,153 11
Beauharnois	525,691 23	.....	525,691 23
Soulanges	1,397,755 36	63,925 29	1,461,680 65
Ontario—Canaux du St-Laurent—			
Cornwall	1,736,350 76	67,109 77	1,803,460 53
Williamsburg	936,574 09	30,839 46	967,413 55
St-Pierre	63,171 77	3,247 28	66,419 05
Rideau	3,344,032 74	301,770 35	3,645,803 09
Murray	156,204 39	4,847 06	161,051 45
Trent	1,535,164 18	79,583 82	1,614,748 00
Welland	5,562,009 87	138,943 19	5,700,953 06
Welland (élévateur de Port-Colborne)	76,250 16	69,724 42	145,974 58
Sault-Ste-Marie	710,752 96	26,071 44	736,824 40
Ecluses et barrage de la Culbute	7,036 15	.....	7,036 15
Total	22,719,608 65	1,027,685 39	23,747,294 04
Canaux en général	1,068,709 24	28,710 18	1,097,419 42
Grand total	23,788,317 89	1,056,395 57	24,844,713 46

Dépenses totales afférentes aux canaux, jusqu'au 31 mars 1929

Canaux	Capital	Revenu	Recettes		Total
			Personnel	Réparations	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canaux de Québec—					
Carillon et Grenville	4,191,756 51	469,373 51	1,168,963 89	910,543 64	6,740,637 55
Ecluses de Ste-Anne	1,320,215 63	144,722 18	184,519 56	200,635 35	1,850,092 72
Chambly	780,996 52	934,318 49	1,537,247 69	1,544,146 54	4,796,709 24
St-Ours	127,228 56	178,366 58	176,517 26	171,759 66	653,872 06
Lachine	14,077,286 80	2,026,090 80	4,307,235 58	4,083,153 11	24,493,766 29
Lac St-Louis	298,176 11	.....	.....	.....	298,176 11
Beauharnois	1,636,029 29	265,810 84	649,574 89	525,691 23	3,077,106 25
Soulanges	7,904,044 53	517,352 77	1,095,836 44	1,461,680 65	10,978,914 39
Ontario—Canaux du St-Laurent—					
Lac St-François	75,906 71	27,028 08	.....	.....	102,934 79
Cornwall	7,245,804 21	637,119 09	2 758,237 27	1,803,460 53	12,444,621 10
Williamsburg	1,334,551 80				
Farrans-Point	877,090 57	396,175 43	1,209,325 74	967,413 55	13,087,906 00
Galops	6,143,468 11				
Rapide-Plat	2,159,880 80				
Ontario—Canaux du fleuve St-Laurent—					
Canal du Nord	1,995,142 87				
Biefs de rivières	483,830 20	245,779 76	.....	.....	3,764,648 48
Chenal Galops	1,039,895 65				
Canal maritime du St-Laurent	133,896 80	.....	.....	.....	133,896 80
St-Pierre	648,547 14	845,503 33	187,669 07	66,419 05	1,748,138 59
Rideau	4,214,263 99	714,865 55	2,653,446 11	3,645,803 09	11,228,378 74
Tay	489,599 23	748 65	.....	.....	490,347 88
Murray	1,248,946 71	101,457 76	225,524 82	161,051 45	1,736,980 74
Trent	19,386,800 16	3,199,286 89	1,952,385 83	1,614,748 00	26,153,220 88
Welland	29,905,744 62	3,438,295 24	8,228,334 38	5,700,953 06	47,273,327 30
Welland, élévateur de Port-Colborne	.....	35,089 55	402,127 29	145,974 58	583,191 42
Welland (maritime)	103,513,215 58	.....	.....	.....	103,513,215 58
Sault Ste-Marie	4,935,809 42	320,974 77	858,728 36	736,824 40	6,852 336 95
Ecluses et barr. de la Culbute	382,391 46	60,923 37	11,507 48	7,036 15	461,858 46
Baie Verte	.....	44,387 53	.....	.....	44,387 53
Total	216,550,519 98	14,603,670 17	27,607,181 66	23,747,294 04	282,508,665 85
Canaux en général	34,966 69	1,084,256 88	3,535,986 79	1,097,419 42	5,752,629 78
	216,585,486 67	15,687,927 05	31,143,168 45	24,844,713 46	288,261 295 63

Déboursés annuels pour les canaux et recettes perçues jusqu'au 31 mars 1929

—	Fin de l'année	Capital	Revenu	Recettes		Recettes perçues
				Personnel	Réparations	
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Déboursés du gouvernement, antérieurement à la Confédération, y compris les déboursés du gouvern. impérial....	.....	20,593,866 13	98,378 46	.....	.....	.....
Déboursés du gouvernement de 1868 à 1879 inclusivement.	.....	17,004,842 55	515,196 21	1,830,398 92	1,832,998 61	5,079,068 36
Débours. du gouv. depuis....	1880	2,123,366 34	.....	195,039 33	147,167 52	341,598 14
" "	1881	2,075,891 65	7,246 69	197,573 62	154,653 63	361,558 17
" "	1882	1,593,174 09	55,025 03	224,572 61	187,399 02	325,231 54
" "	1883	1,763,001 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86	361,604 01
" "	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38	372,561 69
" "	1885	1,504,621 47	58,298 29	280,226 20	201,708 47	321,289 47
" "	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97	328,977 43
" "	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84	321,784 88
" "	1888	1,033,118 34	120,561 59	292,458 76	201,928 93	317,902 04
" "	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36	333,188 90
" "	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00	354,816 92
" "	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45	349,431 90
" "	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54	324,475 24
" "	1893	2,069,573 30	196,185 84	291,048 97	204,759 39	357,089 87
" "	1894	3,027,164 19	110,512 07	294,446 34	179,630 13	387,788 97
" "	1895	2,452,273 65	216,057 58	281,477 04	164,033 71	339,890 49
" "	1896	2,258,778 97	85,820 49	292,121 05	209,321 60	339,538 72
" "	1897	2,348,636 91	101,205 74	287,970 36	178,385 47	384,780 53
" "	1898	3,207,249 79	82,400 55	280,872 44	203,478 86	407,662 81
" "	1899	3,899,877 31	82,205 60	280,628 57	202,312 36	369,044 38
" "	1900	2,639,564 93	120,653 93	292,609 24	227,626 97	322,642 86
" "	1901	2,360,569 89	135,500 57	314,095 04	262,876 07	315,425 69
" "	1902	2,114,689 88	213,044 91	317,838 61	263,768 27	300,413 68
" "	1903	1,823,273 61	275,103 58	390,281 82	294,113 92	230,213 15
" "	1904	1,880,787 20	298,678 23	381,016 82	350,278 54	†79,536 51
" "	1905	2,071,593 72	352,855 43	431,499 60	401,742 79	78,009 21
" "	1906	1,552,121 21	310,716 70	447,962 92	375,889 60	108,067 76
" "	1907	887,838 61	254,423 18	329,629 63	287,231 03	105,003 15
" "	1908	1,708,156 37	483,250 11	473,638 95	411,660 53	144,882 13
" "	1909	1,868,834 45	699,304 73	475,515 04	433,958 10	199,501 26
" "	1910	1,650 706 64	459,835 62	515,585 16	491,793 02	193,409 28
" "	1911	2,349,474 49	385,534 55	511,305 94	471,530 32	221,138 49
" "	1912	2,554,938 91	384,860 73	585,899 54	555,709 95	263,716 75
" "	1913	2,255,448 21	292,960 26	605,248 57	535,135 66	307,567 66
" "	1914	2,824,536 79	351,397 24	642,844 68	574,038 68	380,188 06
" "	1915	5,490,796 03	405,806 32	675,770 67	562,599 27	427,763 14
" "	1916	6,142,148 96	348,174 41	697,532 44	529,565 23	446,722 21
" "	1917	4,304,589 09	372,102 96	700,022 11	486,167 67	461,423 14
" "	1918	1,781,957 07	90,255 66	743,857 09	540,331 49	414,868 22
" "	1919	2,211,935 48	137,604 37	733,090 71	698,878 14	387,654 90
" "	1920	4,579,565 22	743,877 26	745,986 58	713,334 83	441,926 36
" "	1921	5,449,961 68	1,104,239 51	815,979 22	920,992 94	365,941 36
" "	1922	4,482,638 65	744,990 40	983,042 31	1,105,053 90	804,515 58
" "	1923	4,995,184 27	548,757 36	924,216 63	859,839 45	742,404 13
" "	1924	6,747,395 04	457,510 91	980,094 21	942,056 20	897,412 22
" "	1925	10,619,902 69	445,955 15	959,516 48	853,076 17	907,650 33
" "	1926	12,024,460 92	487,798 09	1,046,568 15	873,681 54	920,900 00
" "	1927	13,845,683 78	429,118 85	1,129,040 91	858,472 92	961,694 09
" "	1928	13,762,904 77	381,447 57	1,212,720 59	1,150,241 35	1,355,677 46
" "	1929	13,164,582 26	268,510 72	1,219,134 68	1,027,685 39	1,230,332 55
Total.....*..	.....	216,550,519 98	14,603,670 17	27,607,181 66	23,747,294 04	26,095,885 79

* Ce chiffre ne comprend pas la dépense imputée sur les canaux en général, mais seulement le montant dépensé au sujet des canaux spécifiés.

†Droits de péage abolis cette année.

ETAT des recettes perçues par les canaux pendant l'année finissant le 31 mars 1929

Divisions	Droits	Loyers	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Welland—			
Port-Dalhousie	787 03	216,169 23	216,956 26
Port-Colborne	6,213 39	13,664 82	19,878 21
Elévateur de Port-Colborne	581,113 44	.....	581,113 44
Total	588,113 86	229,834 05	817,947 91
Canal Welland (maritime)—			
Port-Dalhousie	.....	1,929 44	1,929 44
Port-Colborne	.....	282 00	282 00
Total	.....	2,211 44	2,211 44
Canaux du Saint-Laurent—			
Coteau-Landing (canal Beauharnois)	.....	9,075 31	9,075 31
Coteau-Landing (canal Soulanges)	25 00	4,210 41	4,235 41
Cornwall, canal Cornwall	908 82	25,297 50	26,206 32
Cardinal—Williamsburg	5 00	1,797 50	1,802 50
Canal Lachine (Lachine)	6,517 87	.....	6,517 87
Canal Lachine (Montréal)	25,733 77	225,802 55	251,536 32
Totaux	33,190 46	266,183 27	299,373 73
Canal Chambly—			
Chambly	.....	826 58	826 58
Saint-Jean	.....	60 00	60 00
Saint-Ours	.....	181 00	181 00
	.....	1,067 58	1,067 58
Canaux de la rivière Ottawa—			
Canal de Carillon et Grenville	8 00	938 00	946 00
Canal des Chutes-des-Chats	.....	1 00	1 00
Ecluses de Sainte-Anne	138 00	439 00	577 00
Total	146 00	1,378 00	1,524 00
Canal Rideau—			
Ottawa	215 00	10,612 30	10,827 30
Kingston-Mills	.....	864 06	864 06
Smith-Falls	25 00	507 50	532 50
Total	240 00	11,983 86	12,223 86
Canal Saint-Pierre	.....	116 00	116 00
Canal Murray	.....	254 00	254 00
Canal de la trent	41 50	95,336 53	95,378 03
Canal du Sault Ste-Marie	.....	187 00	187 00
Divers	.....	49 00	49 00
Grand total	621,731 82	608,600 73	1,230,332 55

LOYERS DE CHUTES D'EAU ET AUTRES, montrant le loyer accumulé, payé et les soldes dus au 31 mars 1929

Solde dû au 1er avril 1928	Loyers accumulés de chutes d'eau et autres	Loyers accumulés de maisons d'éclusiers	Totaux	Canaux	Rabais de surtaxes	Remboursements	Déposé chez le receveur général		Solde dû au 31 mars 1929	Totaux
							Loyers de maisons d'éclusiers	Loyers de chutes d'eau		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
181,130 08	540,181 95	1,654 00	360,705 87	Welland	120,474 87	53 54	1,675 00	228,159 05	10,343 41	360,705 87
568 50	493 00	1,526 50	2,588 00	Welland (maritime)	.....	13 88	1,718 44	493 00	362 68	2,588 00
82,646 09	211,334 46	153 00	128,841 37	Lachine	3,343 95	1,137 18	165 00	225,637 55	*101,442 31*	128,841 37
.....	9,075 31	.....	9,075 31	Beauharnois	.....	.....	.....	9,075 31	.....	9,075 31
119 00	3,785 41	306 00	4,210 41	Soulanges	.....	.....	306 00	3,904 41	.....	4,210 41
25 00	348 58	696 00	1,069 58	Chambly	.....	.....	696 00	371 58	2 00	1,069 58
80 00	870 00	36 00	986 00	Carillon et Grenville	.....	.....	36 00	902 00	48 00	986 00
85 00	25,084 50	168 00	25,337 50	Cornwall	40 00	.....	168 00	25,129 50	.....	25,337 50
.....	14 00	240 00	254 00	Murray	.....	.....	240 00	14 00	.....	254 00
.....	379 00	60 00	439 00	Ecluses de Ste-Anne	.....	.....	60 00	379 00	.....	439 00
3,290 00	2,439 50	258 00	5,987 50	Williamsburg	850 00	.....	258 00	1,539 50	3,340 00	5,987 50
9,924 84	9,551 76	2,121 00	21,597 60	Rideau	37 40	.....	2,121 00	9,862 86	9,576 34	21,597 60
44 46	92,980 68	2,475 48	95,411 70	Trent	10 00	22 08	2,475 48	92,861 05	43 09	95,411 70
5 00	91 00	96 00	192 00	Sault Ste-Marie	.....	.....	96 00	91 00	5 00	192 00
.....	25 00	96 00	121 00	St-Pierre	.....	.....	96 00	20 00	5 00	121 00
.....	1 00	.....	1 00	Chutes-des-Chats	.....	.....	.....	1 00	.....	1 00
9 00	40 00	.....	49 00	Divers	.....	.....	.....	49 00	.....	49 00
249,714 29	896,695 15	9,885 98	656,866 84	.....	124,756 22	1,226 68	10,110 92	598,489 81	*77,716 79*	656,866 84

TABLEAU indiquant les sources des recettes des canaux pour l'année terminée le 31 mars 1929

—	Terrains	Forces hydrauliques	Transmission	Remises à canots	Maisons	Quayage, hivernage et divers	Droits d'élévateur	Totaux
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Reseau de Welland—								
Canal Welland	12,413 05	212,566 36	3,179 64	.....	1,675 00	7,000 42	.....	236,834 47
Canal Welland, élévateur de Port-Colborne	.....	.....	.....	.....	.....	.....	581,113 44	581,113 44
Canal Welland (maritime)	425 00	1 00	67 00	.....	1,718 44	.....	.....	2,211 44
Canaux du St-Laurent—								
Lachine	174,575 47	48,536 83	2,525 25	.....	165 00	32,251 64	.....	258,054 19
Beauharnois	400 31	8,663 00	12 00	.....	.....	.....	.....	9,075 31
Soulanges	258 91	3,000 00	645 50	.....	306 00	25 00	.....	4,235 41
Cornwall	1,062 50	23,985 00	54 00	28 00	168 00	908 82	.....	26,206 32
Williamsburg	276 50	1,221 00	42 00	.....	258 00	5 00	.....	1,802 50
Canal Chambly	196 58	10 00	165 00	.....	696 00	.....	.....	1,067 58
Canaux de la rivière Ottawa—								
Canal de Carillon et Grenville	395 00	500 00	7 00	.....	36 00	8 00	.....	946 00
Canal des Chutes-des-Chats	1 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 00
Ecluse de Sainte-Anne	303 00	.....	76 00	.....	60 00	138 00	.....	577 00
Canal Rideau	8,589 35	575 00	590 50	108 01	2,121 00	240 00	.....	12,223 86
Canal St-Pierre	.....	.....	20 00	.....	96 00	.....	.....	116 00
Canal Murray	7 00	.....	7 00	.....	240 00	.....	.....	254 00
Canal de Trent	1,152 00	91,084 00	529 00	96 05	2,475 48	41 50	.....	95,378 03
Canal du Sault Ste-Marie	21 00	50 00	20 00	.....	96 00	.....	.....	187 00
Divers....	49 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	49 00
Totaux	200,125 67	390,192 19	7,939 89	232 06	10,110 92	40,618 38	581,113 44	1,230,332 55

Elévateur de Port-Colborne—Dépenses et recettes

—	Capital	Revenu	Recettes		Total des dépenses	Recettes perçues
			Personnel	Réparations		
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1904–5 Construction	19,325 34	.....	.....	.....	19,325 34	
1905–6 "	102,974 42	.....	.....	.....	102,974 42	
1906–7 "	24,063 96	.....	.....	.....	24,063 96	
1907–8 "	581,701 35	.....	.....	.....	581,701 35	
1908–9 "	89,669 87	.....	1,634 53	.....	91,304 40	
1909–10 "	3,048 38	.....	22,792 19	1,725 54	27,566 11	12,061 46
1910–11 "	34,086 26	.....	15,177 89	2,340 97	51,605 12	20,203 28
1911–12 "	.....	.....	19,580 46	4,226 25	23,806 71	46,590 72
1912–13 Agrandissement	81,814 63	.....	26,053 85	4,559 98	112,428 46	60,828 06
1913–14 "	192,346 90	.....	40,024 56	7,517 57	239,889 03	101,422 78
1914–15 "	104,950 21	.....	63,701 77	14,167 12	182,819 10	176,674 38
1915–16 "	20,747 54	.....	78,716 50	18,509 94	117,973 98	165,925 20
1916–17 "	.....	.....	81,489 19	15,325 95	96,815 14	175,536 50
1917–18 "	.....	.....	85,473 94	13,180 80	98,654 74	163,164 82
1918–19 "	.....	.....	61,501 26	11,704 12	73,205 38	129,676 68
1919–20 Reconstruction	.....	349,905 01	45,338 74	25,081 36	420,325 11	123,862 95
1920–21 "	.....	449,832 45	48,317 06	13,990 45	512,139 96	25,078 83
1921–22 Construction originale	7,000 00	.....	144,465 21	19,722 65	171,187 86	294,558 51
1922–23 Reconstruction	.....	.....	109,399 49	26,188 29	135,587 78	356,740 43
1923–24 Prolongement	76,414 96	.....	139,352 76	50,852 89	266,620 61	355,627 07
1924–25 "	426,596 74	.....	138,493 05	62,053 07	627,142 86	357,947 89
1925–26	.....	.....	129,487 11	69,177 86	198,664 97	388,678 92
1926–27	.....	.....	153,351 59	72,042 28	225,393 87	494,455 92
1927–28	.....	11,525 60	195,408 48	76,250 16	283,184 24	614,466 25
1928–29	.....	23,563 95	206,718 81	69,724 42	300,007 18	581,113 44
Total	1,764,740 56	834,827 01	1,806,478 44	578,341 67	4,984,387 68	4,644,614 09

Les dépenses antérieures au 1er avril 1927 sont comprises dans les rapports du ministère avec les crédits du canal Welland.

Loi d'indemnisation des employés de l'Etat, Statuts Revisés de 1927, chapitre 30

État des dépenses au 31 mars 1927

Commission	Dépenses du Dominion y compris les avances	Débours en vertu de la loi				Solde en dépôt
		Indemnités etc.	Proportion des dépenses administratives	Intérêt	Total	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	277,203 49	230,886 52	35,622 00	.....	266,508 52	10,694 97
Nouveau-Brunswick	594,436 31	519,687 74	59,201 20	.....	578,888 94	15,547 37
Ontario	574,572 75	542,881 71	17,007 62	.....	559,889 33	14,683 42
Manitoba	388,901 13	329,723 29	49,065 68	*497 00*	378,291 97	10,609 16
Alberta	55,952 97	52,444 23	6,803 09	*6,918 26*	52,329 06	3,623 91
Colombie-Britannique	100,859 79	96,410 45	4,900 26	*5,509 91*	95,800 80	5,058 99
Province de l'île du Prince-Edouard	3,015 74	3,015 74	.....	.....	3,015 74	.....
Province de Québec et divers	356,066 30	356,144 86	*78 56*	.....	356,066 30	.....
Province d'Ontario (secours médicaux)	702 40	702 40	.....	.....	702 40	.....
Province de Saskatchewan	1,115 00	1,115 00	.....	.....	1,115 00	.....
Intérêt déposé au crédit du Revenu casuel	11,971 36	.....	.....	11,971 36	11,971 36	.....
Total au 31 mars 1928	2,364,797 24	2,133,011 94	172,521 29	*953 81*	2,304,579 42	60,217 82

Exercice 1928–1929

Nouvelle-Ecosse	49,475 24	44,417 84	4,575 16	.....	48,993 00	482 24
Nouveau-Brunswick	86,973 54	80,875 64	7,167 90	.....	88,043 54	*1,070 00*
Ontario	84,888 69	89,317 54	2,893 27	.....	92,210 81	*7,322 12*
Manitoba	68,537 58	64,372 19	4,777 20	*460 25*	68,689 14	*151 56*
Alberta	16,423 02	10,079 64	890 80	*398 06*	10,572 38	5,850 64
Colombie-Britannique	20,958 03	19,209 77	472 65	*149 99*	19,532 43	1,425 60
Province de l'île du Prince-Edouard	3,731 67	3,731 67	.....	.....	3,731 67	.....
Province de Québec et divers	68,909 99	68,539 26	370 73	.....	68,909 99	.....
Province d'Ontario (secours médicaux)	538 00	538 00	.....	.....	538 00	.....
Intérêt déposé au crédit du Revenu casuel	1,816 05	.....	.....	1,816 05	1,816 05	.....
Total	402,251 81	381,081 55	21,147 71	807 75	403,037 01	*785 20*

Au 31 mars 1929

Nouvelle-Ecosse	326,678 73	275,304 36	40,197 16	.....	315,501 52	11,177 21
Nouveau-Brunswick	681,409 85	600,563 38	66,369 10	.....	666,932 48	14,477 37
Ontario	659,461 44	632,199 25	19,900 89	.....	652,100 14	7,361 30
Manitoba	457,438 71	394,095 48	53,842 88	*957 25*	446,981 11	10,457 60
Alberta	72,375 99	62,523 87	7,693 89	*7,316 32*	62,901 44	9,474 55
Colombie-Britannique	121,817 82	115,620 22	5,372 91	*5,659 90*	115,333 23	6,484 59
Province de l'île du Prince-Edouard	6,747 41	6,747 41	.....	.....	6,747 41	.....
Province de Québec et divers	424,976 29	424,684 12	292 17	.....	424,976 29	.....
Province d'Ontario (secours médicaux)	1,240 40	1,240 40	.....	.....	1,240 40	.....
Province de Saskatchewan	1,115 00	1,115 00	.....	.....	1,115 00	.....
Intérêt déposé au crédit du Revenu casuel	13,787 41	.....	.....	13,787 41	13,787 41	.....
Total au 31 mars 1929	2,767,049 05	2,514,093 49	193,669 00	*146 06*	2,707,616 43	59,432 62

Loi d'indemnisation des Employés de l'Etat (Chapitre 30, Statuts Revisés de 1927) Année Financière 1928-1929.

COMMISSION DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

Ministère	Nombre de réclamations				Débours
	Indemnités et secours médicaux	Secours médicaux seulement	Pension	Total	
					$ c.
Affaires des Indiens	1	.....	.....	1	18 41
Marine et Pêcheries	4	4	.....	8	658 96
Défense Nationale	7	5	3	15	1,675 68
Pension et Santé nationale	1	.....	1	2	1,260 70
Travaux Publics	20	6	5	31	4,799 81
Chemins de fer et canaux—					
Chemins de fer du Gouvernement canadien	266	39	42	347	35,168 87
Industrie et Commerce	2	.....	.....	2	835 41
Total	301	54	51	406	44,417 84

COMMISSION DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Intérieur	2	.....	.....	2	165 43
Marine et Pêcheries	7	3	1	11	1,291 27
Commission de Biologie marine du Canada	1	.....	.....	1	44 69
Service des Postes	.....	.....	2	2	900 00
Travaux publics	1	2	1	4	342 00
Chemins de fer et Canaux—					
Chemins de fer du Gouvernement canadien	778	68	85	931	78,132 25
Total	789	73	89	951	80,875 64

COMMISSION D'ONTARIO

Agriculture	.....	.....	1	1	650 04
Finance	.....	1	.....	1	130 00
Intérieur	5	1	.....	6	1,906 15
Marine et Pêcheries	1	1	11	13	6,513 27
Mines	5	.....	.....	5	274 26
Défense nationale	5	4	6	15	1,982 80
Revenu national	.....	.....	1	1	210 00
Impressions et Papeterie publiques	3	3	.....	6	1,287 01
Pensions et Santé nationale	7	.....	9	16	3,106 71
Travaux publics	23	5	11	39	10,571 23
Chemins de fer et Canaux—					
Canaux	84	20	32	136	24,443 18
Ch. de fer du Gouvernement canadien	132	17	33	182	36,213 44
Industrie et Commerce	3	1	.....	4	2,029 45
Total	268	53	104	425	89,317 54

COMMISSION DU MANITOBA

Intérieur	2	2	2	6	1,236 66
Marine et Pêcheries	2	3	1	6	712 45
Mines	.....	.....	1	1	426 36
Défense nationale	1	.....	.....	1	13 70
Revenu national	.....	2	.....	2	72 50
Pensions et Santé nationale	3	.....	1	4	226 93
Travaux publics	4	3	4	11	1,876 36
Chemins de fer et Canaux—					
Ch. de fer du Gouvernement canadien	291	242	22	555	38,132 49
Chemin de fer de la Baie d'Hudson	108	133	4	245	17,854 01
Terminus de la Baie d'Hudson	23	3	.....	26	3,820 73
Total	434	388	35	857	64,372 19

COMMISSION DE L'ALBERTA

Ministère	Nombre de réclamations				Débours
	Indemnités et secours médicaux	Secours médicaux seulement	Pension	Total	
					$ cts.
Agriculture	1	.....	1	2	1,160 60
Affaire des Indiens	.....	.....	1	1	420 00
Intérieur	24	6	8	38	5,891 64
Marine et Pêcheries	1	1	.....	2	25 36
Mines	.....	1	2	3	431 00
Défense nationale	1	.....	.....	1	978 64
Travaux publics	1	2	.....	3	57 15
Industrie et Commerce	4	2	.....	6	1,115 25
Total	32	12	12	56	10,079 64

COMMISSION DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE

Agriculture	.....	2	1	3	797 92
Immigration et Colonisation	.....	1	.....	1	43 00
Affaires des Indiens	2	1	.....	3	1,111 07
Intérieur	25	11	2	38	3,226 90
Marine et Pêcheries	14	9	6	29	6,383 47
Commission de Biologie marine du Canada	.....	1	.....	1	28 00
Mines	1	1	.....	2	212 50
Défense nationale	3	6	.....	9	548 58
Revenu national	.....	7	1	8	709 50
Travaux publics	25	20	5	50	5,658 58
Service des Postes	1	42	.....	43	485 75
Industrie et Commerce	.....	1	.....	1	4 50
Total	71	102	15	188	19,209 77

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD

Travaux publics	2	.....	.....	2	430 00
Chemins de fer et Canaux— Ch. de fer du Gouvernement canadien	57	3	.....	60	3,301 67
Total	59	3	.....	62	3,731 67

PROVINCE DE QUÉBEC ET DIVERS

Intérieur	.....	.....	.....	.....	*1,095 45*
Défense nationale	5	1	1	7	1,536 13
Pensions et Santé nationale	1	.....	.....	1	347 67
Marine et Pêcheries	13	.....	1	14	8,766 46
Travaux publics	5	1	.....	6	4,828 56
Chemins de fer et Canaux—					
Canaux	18	7	.....	25	4,409 48
Ch. de fer du Gouvernement canadien	286	69	17	372	50,000 65
Chemin de fer de la Baie d'Hudson	.....	.....	.....	.....	*173 74*
Terminus de la Baie d'Hudson	.....	.....	.....	.....	*80 50*
Total	328	78	19	425	68,539 26

PROVINCE D'ONTARIO (SECOURS MÉDICAUX)

Ministère	Nombre de réclamations				Débours
	Indemnités et secours médicaux	Secours médicaux seulement	Pension	Total	
					$ c.
Intérieur	.....	1	.....	1	3 00
Mines	.....	6	.....	6	39 50
Défense nationale	.....	9	.....	9	74 50
Imprimerie et Papeterie publiques	.....	2	.....	2	6 00
Travaux publics	.....	6	.....	6	95 00
Chemins de fer et Canaux— Canaux	.....	45	.....	45	320 00
Total	.....	69	.....	69	538 00

SOMMAIRE

Agriculture	1	3	2	6	2,608 56
Finance	.....	1	.....	1	130 00
Immigration	.....	1	.....	1	43 00
Affaires des Indiens	3	1	1	5	1,549 48
Intérieur	58	21	12	91	11,334 33
Marine et Pêcheries	42	21	20	83	24,351 24
Commission de Biologie marine du Canada	1	1	.....	2	72 69
Mines	6	8	3	17	1,383 62
Défense nationale	22	25	10	57	6,810 03
Revenu national	.....	9	2	11	992 00
Pensions et Santé nationale	12	.....	11	23	4,942 01
Service des Postes	1	42	2	45	1,385 75
Impressions et Papeterie publiques	3	5	.....	8	1,293 01
Travaux publics	81	45	26	152	28,658 69
Chemins de fer et Canaux— Canaux	102	72	32	206	29,172 66
Ch. de fer du Gouvernement canadien	1,810	438	199	2,447	240,949 37
Chemin de fer de la Baie d'Hudson	108	133	4	245	17,680 27
Terminus de la Baie d'Hudson	23	3	.....	26	3,740 23
Industrie et Commerce	9	4	.....	13	3,984 61
Total	2,282	833	324	3,439	381,081 55

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON ET TERMINUS

SOMMAIRE des dépenses au 31 mars 1929

—	Espèces au 31 mars 1928	Dépenses nettes, année fiscale 1928–29	Coût total au 31 mars 1929
	$ c.	$ c.	$ c.
1. Chemin de fer	20,780,247 91	3,389,084 88	24,169,332 79
2. Terminus de Port Nelson	6,274,217 88	.....	6,274,217 88
3. Terminus de Fort Churchill	897,950 76	2,770,478 07	3,668,428 83
Total	27,952,416 55	6,159,562 95	34,111,979 50

Chemin de fer de la baie d'Hudson—Dépenses au 31 mars 1929

Année	Capital		Déficits administratifs		Coût total
	Tableau "F" comptes publics	Tableau "K" comptes publics	Montants imputables sur les crédits au titre de la perception du revenu	Tableau "K"	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1909	92,427 83				92,427 83
1910	53,042 63				53,042 63
1911	184,149 81				184,149 81
1912	159,632 00				159,632 00
1913	1,009,024 52				1,009,024 52
1914	3,071,631 22				3,071,631 22
1915	3,256,074 39				3,256,074 39
1916	2,981,425 47				2,981,425 47
1917	1,792,190 39				1,792,190 39
1918	1,288,789 61				1,288,789 61
1919	641,318 69				641,318 69
1920	*247,153 67*		*51,585 17		*195,568 50*
1921			*22,484 42		22,484 42
1922	61,563 43		*49,397 98		110,961 41
1923	13,824 94		*26,293 27		40,118 21
1924	183,250 35	27,104 38		111,924 37	322,279 10
1925	*53,848 38*	296,439 06		51,567 80	294,158 48
1926		133,983 32		39,351 03	173,334 35
1927	2,808,549 31				2,808,549 31
1928	2,674,224 57				2,674,224 57
1929	3,389,084 88				3,389,084 88
	23,359,201 99	457,526 76	149,760 84	202,843 20	24,169,332 79

Observation:—Les item indiqués sous l'intitulé "Annexe K" dans les comptes publics font partie des prêts en espèces aux chemins de fer Nationaux du Canada...

Ces item font partie des déficits des chemins de fer Nationaux du Canada indiqués ailleurs sous l'intitulé "Sommes déboursées par le gouvernement relativement aux chemins de fer."

Termini de Port-Nelson et Fort-Churchill—Dépenses au 31 mars 1929

—	Port-Nelson		Fort-Churchill	
	Capital	Sommes imputables aux crédits au titre de la perception du revenu	Capital	Sommes imputables aux crédits au titre de la perception du revenu
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1913	90,038 63			
1914	1,427,086 03			
1915	1,517,669 60			
1916	1,905,706 30			
1917	812,089 55			
1918	590,909 39			
1919	*78,760 89*			
1920	11,545 19			
1921	*121,063 71*			
1922	34,769 87			
1923*	27,802 56			
1924	24,621 93			
1925	2,184 04			
1926	*2,484 07*	20,587 31		
1927	*1,548 80*	13,429 71	16,905 09	402 37
1928	*364 76*		880,643 30	
1929			2,770,478 07	
	6,240,200 86	34,017 02	3,668,026 46	402 37

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON (rail seulement)—Etat des dépenses réelles au 31 mars 1929

Nature des déboursés	Total des déboursés jusqu'à la fin de l'année financière terminée le 31 mars 1928	Déboursés pendant l'année financière 1928–29	Coût total de la construction
	$ c.	$ c.	$ c.
Route—			
1. Travaux du génie	1,740,663 37	157,033 71	1,897,697 08
2. Terres pour fins de transport	55,711 31	7,570 92	63,282 23
3. Régalage	7,410,338 04	1,067,084 89	8,477,422 93
6. Viaducs, ponts et ponceaux	1,907,682 10	175,143 26	2,082,825 36
8. Traverses	2,393,243 06	323,876 08	2,717,119 14
9. Rails	2,236,448 97	326,980 54	2,563,429 51
10. Autre matériel de voie	471,379 07	104,313 96	575,693 03
11. Ballast	1,096,634 52	495,109 52	1,591,744 04
12. Pose de la voie et nivellement	1,445,569 95	465,649 88	1,911,219 83
13. Clôtures permanentes	790 55	285 28	1,075 83
14. Clôtures pare-neige et galeries contre les avalanches	3,683 83	26 45	3,710 28
15. Passages et affiches	5,926 57	3,356 82	9,283 39
16. Gares et bureaux	32,317 38	46,241 97	78,559 35
17. Bâtiments	65,565 63	16,196 36	81,761 99
18. Stations de prise d'eau	347,620 92	54,499 30	402,120 22
19. Parcs à charbon	62,352 24	11,738 08	74,090 32
20. Ateliers et dépôts de locomotives	485,216 71	66,552 97	551,769 68
21. Elévateurs à grain	.....	.....	.....
22. Halles d'emmagasinage	394 95	.....	394 95
23. Quais et docks	669 55	.....	669 55
24. Quais à charbons et à minerai	.....	.....	.....
25. Usines à gaz	.....	.....	.....
26. Lignes téléphoniques et télégraphiques	340,514 16	71,426 39	411,940 55
27. Signaux et enclenchements	415 73	26 18	441 91
35. Ouvrages divers	5,372 12	.....	5,372 12
36. Poteaux de lignes d'énergie	998 06	329 90	1,327 96
37. Machines pour le travail de la voie	29,724 57	855 93	30,580 50
38. Petit outillage de voie	18,366 02	2,044 10	20,410 12
40. Recettes et frais d'exploitation	390,946 59	*28,339 85*	362,606 74
41. Achat de tronçons de voie	21,413 79	.....	21,413 79
42. Reconstruction de tronçons de voie	.....	.....	.....
43. Autres déboursés—Voie	4,712 60	11,111 69	15,824 29
44. Machines d'ateliers	13,541 13	2,907 01	16,448 14
45. Machines d'usines motrices	.....	.....	.....
46. Appareils pour sous-station d'énergie	.....	.....	.....
47. Matériaux de construction non utilisés	20,495 87	*3,812 99*	16,682 88
Total	20,608,709 36	3,378,208 35	23,986,917 71
Matériel—			
51. Locomotives à vapeur	.....	.....	.....
52. Autres locomotives	.....	.....	.....
53. Voitures à marchandises	.....	.....	.....
54. Voitures à voyageurs	.....	.....	.....
55. Moteurs pour wagons	.....	.....	.....
56. Matériel flottant	.....	.....	.....
57. Matériel d'atelier	68,448 63	.....	68,448 63
58. Matériel divers	795 20	.....	795 20
Total	69,243 83	.....	69,243 83
Frais généraux—			
71. Organisation	.....	.....	.....
72. Fonctionnaires et commis	63,264 33	8,676 10	71,940 43
73. Contentieux	200 00	.....	200 00
74. Papeterie et impression	5,176 04	2,069 37	7,245 41
75. Taxes	.....	.....	.....
76. Intérêt pendant la construction	.....	.....	.....
77. Autres dépenses en général	33,654 35	131 06	33,785 41
Dépenses générales totales	102,294 72	10,876 53	113,171 25
Frais totaux de construction	20,780,247 91	3,389,084 88	24,169,332 79

—		Année financière terminée	Capital
			$ c.
Dépenses gouvernementales		1914	994,257 60
" "		1915	4,074,200 69
" "		1916	4,892,105 15
" "		1917	3,513,769 82
" "		1918	1,235,046 59
" "		1919	1,823,875 96
" "		1920	3,499,963 35
" "		1921	5,070,297 57
" "		1922	4,279,815 61
" "		1923	4,776,393 84
" "		1924	6,465,512 55
" "		1925	9,909,636 95
" "		1926	11,960,465 11
" "		1927	13,846,472 92
" "		1928	13,722,925 75
" "	$13,670,899 26	1929	
A déduire de la revente du matériel	459,640 23		13,211,259 03
Total			103,275,998 49

Dépenses comme ci-dessus		$ 103,275,998 49
Auxquelles il faut ajouter les frais préliminaires pour arpentage, etc., portés comme suit au capital de l'entreprise du Canal Welland:—		
1905–06	$ 13,231 97	
1906–07	10,825 27	
1907–08	8,300 34	
1908–09	19,993 37	
1909–10	9,979 91	
1910–11	21,229 35	
1911–12	23,138 60	
1912–13	112,890 92	
1915–16	17,627 36	
		237,217 09
Coût total du canal maritime Welland au 31 mars 1929		$ 103,513,215 58

Chemins de fer	Années financières précédentes	1928–29	Total
	$ c.	$ c.	$ c.
Chemin de fer Annapolis et Digby	8,381 82	.....	8,381 82
Chemin de fer Intercolonial	280,000 00	.....	280,000 00
Dépenses diverses	9,979,856 58	1,192,205 86	11,172,062 44
Total	10,268,238 40	1,192,205 86	11,460,444 26
Pont de Québec	203,931 57	.....	203,931 57
Grand total	10,472,169 97	1,192,205 86	11,664,375 83

—	Année	Capital	Recettes
		$ c.	$ c.
Dépenses de l'État	1909	.....	67,588 05
" "	1910	.....	111,788 02
" "	1911	227,563 40	
" "	1912	603,293 07	
" "	1913	1,512,825 96	
" "	1914	2,604,105 61	
" "	1915	2,816,305 10	
" "	1916	2,746,813 70	
" "	1917	2,733,677 00	
" "	1918	931,278 01	
" "	1919	656,761 79	
" "	1920	*880 65*	
" "	1921	.....	24,555 50
" "	1923	*344 70*	
		14,831,398 29	203,931 57

Déboursés de mise de fonds comme ci-dessus		$14,831,398 29
A même ces déboursés on a crédité un total de $91,188.10 reçu pour la vente de l'acier et des matériaux employés provenant du pont écroulé.		
Auquel il faut ajouter les montants payés autrement qu'en vertu de la loi des subsides—		
Montant garanti par la loi 1903, chap. 54	$ 6,424,781 00	
Montant payé à la province de Québec	250,000 00	
Montant payé à la ville de Québec	300,000 00	
Montant payé à Emile Tanguay, suivant le jugement de la Cour Suprême	485 20	
		6,975,266 20
		$21,806,664 49
Moins le montant de la Phoenix Bridge Co		100,000 00
Montant total des dépenses de capital		$21,706,664 49
Auquel il faut ajouter les dépenses au compte du revenu 1909, 1910 et 1921	$ 203,931 57	
A ajouter également les sommes payées en subventions en 1901, 1902 et 1903	374,353 33	
		578,284 90
Montant total des frais jusqu'au 31 mars 1929		$22,284,949 39

—	1927-28	1928-29	Total
	Du 1er juillet au 31 décembre 1927	Année civile	
	$ c.	$ c.	$ c.
Chemin de fer Canadien National: Lignes de l'est	931,809 89	1,930,000 00	2,861,809 89
Chemin de fer Atlantic Québec & Western	9,974 20	24,015 70	33,989 90
Chemin de fer Canada and Gulf Terminal	890 39	3,237 85	4,128 24
Chemin de fer Pacifique-Canadien y compris le Fredericton & Grand Lake Coal and Railway et le New Brunswick Coal and Railway Co	130,962 64	261,051 34	392,013 98
Cumberland Railway and Coal Company	13,597 03	31,507 33	45,104 36
Chemin de fer Dominion Atlantic	86,971 71	180,936 59	267,908 30
Maritime Coal, Railway & Power Company	10,980 96	21,436 23	32,417 19
Compagnie du chemin de fer Québec Oriental	4,905 52	12,370 03	17,275 55
Compagnie du chemin de fer de Sydney et Louisburg	150,408 00	277,632 24	428,040 24
Compagnie du chemin de fer de Témiscouata	12,964 11	16,705 85	29,669 96
Total	1,353,464 45	2,758,893 16	4,112,357 61
Déficits des lignes de l'est du chemin de fer du Canadien National (autres que ceux provenant de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes	2,117,936 42	4,418,644 50	6,536,580 92
Grand total	3,471,400 87	7,177,537 66	10,648,938 53

NOTE.—En vertu de la Loi du transport des marchandises dans les provinces Maritimes, les lignes de l'Est ont reçu en tout, pour l'année 1928, les sommes suivantes:—

—	Déficit dans les recettes résultant de la réduction des taux	Déficit autre que celui résultant de la réduction des taux
	$ c.	$ c.
Crédit N° 411—1928-29	1,930,000 00	
Crédit N° 412—1928-29	.....	4,418,644 50
Crédit N° 462—1929-30	221,527 75	*218,287 99*
	2,151,527 75	4,200,356,51

Voir sous le titre "Lignes de l'Est" à l'état des recettes, dans le rapport du Canadien National, de l'année écoulée le 31 décembre 1928.

—	Années antérieures	Année close le 31 mars 1929	Total
Chemins de fer du Gouvernement canadien—	$ c.	$ c.	$ c.
A Voies confiées au Canadien National—			
Réseau du chemin de fer Intercolonial—			
Chemin de fer Canada Eastern	819,000 00	.....	819,000 00
Chemin de fer du Cap-Breton	3,860,679 14	.....	3,860,679 14
Chemin de fer Drummond County	1,464,000 00	.....	1,464,000 00
Chemin de fer Eastern Extension	1,324,042 81	.....	1,324,042 81
Chemin de fer Montreal and European	333,942 72	.....	333,942 72
Chemin de fer Oxford and New Glasgow	1,949,063 21	.....	1,949,063 21
Chemin de fer Intercolonial	136,826,448 32	.....	123,351,143 39
d " "	*13,475,304 93*		
Total	133,101,871 27	.....	133,101,871 27
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard	925,266 60	.....	925,266 60
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard	13,276,674 49	172,862 35	13,449,536 84
Ch. de fer International du Nouveau-Brunswick	2,963,021 87	.....	2,963,021 87
Transcontinental National	169,303,829 65	5,728 80	169,309,558 45
Chemin de fer de Moncton et Bouctouche	293,067 16	.....	293,067 16
Chemin de fer de Salisbury et Albert	437,647 60	.....	437,647 60
Chemin de fer St-Martin	302,045 64	.....	302,045 64
Chemin de fer Elgin et Havelock	135,029 12	.....	135,029 12
Chemin de fer York et Carleton	59,749 15	.....	59,749 15
Chemin de fer Québec et Saguenay	7,772,911 03	.....	7,772,911 03
Chemin de fer Caraquet and Guld Shore	711,767 38	.....	711,767 38
Chemin de fer Lotbinière et Mégantic	360,008 39	.....	360,008 39
Chemin de fer Cap-Breton (extension)	107,646 73	.....	107,646 73
Chemin de fer de la Baie d'Hudson	35,906,042 55	.....	35,906,042 55
Chemin de fer de l'État, matériel roulant		.....	
Chemin de fer de l'État—divers	345 00	.....	345 00
b Pont de Québec	21,706,664 49	.....	21,706,664 49
Divers comptes en souffrance	3,862 40	.....	3,862 40
Total	387,367,450 52	178,591 15	387,546,041 67
B Voies non confiées au chemin de fer Canadien National—			
Chemin de fer de la Baie d'Hudson	19,970,117 11	3,389,084 88	23,359,201 99
Chemin de fer de la Baie d'Hudson—Terminus de Port-Nelson	6,240,200 86	.....	6,240,200 86
Chemin de fer de la Baie d'Hudson—Terminus de Fort-Churchill	897,548 39	2,770,478 07	3,668,026 46
Total	414,475,316 88	6,338,154 10	420,813,470 98
Autres chemins de fer et divers—			
Chemin de fer Canadian-Northern	10,000,000 00	.....	10,000,000 00
Chemin de fer Annapolis et Digby	660,683 09	.....	660,683 09
a Chemin de fer European and North American	88,363 18	.....	88,363 18
a Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse	208,509 72	.....	208,509 72
c Chemin de fer l'embranchement de Carleton	48,410 48	.....	48,410 48
Chemin de fer du Pacifique Canadien	62,791,435 25	.....	62,791,435 25
Territoire du Yukon, Chemin de fer Stikine	283,323 55	.....	283,323 55
Teslin		.....	
Chemin de fer North	250,000 00	.....	250,000 00
Wagons du Gouverneur général	71,538 82	.....	71,538 82
Dépenses diverses	18,000 00	.....	18,000 00
Total	488,895,580 97	6,338,154 10	495,233,735 07

a La somme payée de 1868 à 1873 a été transférée au compte du Fonds Consolidé.

b Préparé de manière à concorder avec le tableau "F" des Comptes publics.

c Ce chemin de fer qui a coûté $88,410.48 a été vendu en 1893 à la ville de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick pour la somme de $40,000. (Chap. 6. Victoria).

d Réduction de capital due au transfert de propriétés du havre, de Saint-Jean, N.-B., et de Halifax, N.-E., au Ministère de la Marine et des pêcheries.

—	Capital	Revenu			Revenus
		Allocations de commisération et divers	Améliorations	Frais d'exploitation	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Déboursés antérieurs à la Confédération	13,881,460 65	.....	.....	.....	.....
Depuis la Confédération—					
de *1868* à *1890*	105,592,016 89	43,639 97	.....	45,661,435 22	39,107,792 60
de 1868 à 1890 inclusivement	1,184,317 34	.....	.....	3,949,263 73	3,181,888 56
de 1890 à 1891	417,425 73	.....	.....	3,748,597 77	3,136,393 51
de 1891 à 1892	712,917 44	.....	.....	3,288,629 62	3,262,505 62
de 1892 à 1893	585,749 01	.....	.....	3,226,208 13	3,179,019 57
de 1893 à 1894	376,814 83	.....	.....	3,197,846 17	3,129,450 37
de 1894 à 1895	324,774 72	.....	.....	3,254,442 64	3,140,678 47
de 1895 à 1896	204,624 31	.....	.....	3,195,959 58	3,060,074 38
de 1896 à 1897	270,990 85	1,400 00	.....	3,507,248 88	3,313,847 10
de 1897 à 1898	1,112,348 47	.....	.....	3,696,612 31	3,940,570 11
de 1898 à 1899	3,309,130 42	.....	.....	4,665,228 06	4,774,161 87
de 1899 à 1900	3,922,989 37	.....	.....	5,739,051 54	5,213,381 24
de 1900 à 1901	5,386,611 24	.....	.....	5,861,099 54	5,918,990 43
de 1901 à 1902	3,083,680 86	.....	.....	6,474,134 20	6,584,598 77
de 1902 à 1903	2,619,059 86	.....	.....	7,599,958 57	6,627,255 51
de 1903 à 1904	6,125,481 79	.....	.....	8,906,154 35	7,050,892 11
de 1904 à 1905	6,102,565 74	.....	.....	7,893,653 49	7,950,552 97
de 1905 à 1906	7,174,370 17	.....	.....	6,328,745 65	6,509,186 49
de 1906 à 1907	23,684,005 25	.....	.....	9,595,295 43	9,534,569 04
de 1907 à 1908	29,414,227 34	.....	.....	9,764,586 51	8,894,420 42
de 1908 à 1909	21,505,975 91	.....	.....	9,095,903 96	9,647,963 71
de 1909 à 1910	24,532,466 18	1,000 00	.....	10,037,878 77	10,249,394 38
de 1910 à 1911	23,108,805 52	3,950 00	.....	11,074,852 80	11,034,165 83
de 1911 à 1912	17,375,968 10	4,500 00	.....	12,499,925 65	12,442,203 46
de 1912 à 1913	21,628,095 15	11,300 00	.....	13,559,225 45	13,394,317 37
de 1913 à 1914	22,115,663 92	23,000 00	.....	12,474,453 85	12,149,357 32
de 1914 à 1915	21,153,255 19	3,400 00	1,515,895 57	17,891,484 65	18,427,908 65
de 1915 à 1916	12,003,649 70	4,000 00	1,070,334 64	24,725,571 90	23,539,758 61
de 1916 à 1917	34,699,416 96	15,100 00	.....	33,400,460 45	27,240,956 87
de 1917 à 1918	40,193,180 64	17,000 00	.....	43,889,626 07	38,013,725 69
de 1918 à 1919	11,593,148 00	8,500 00	.....	48,194,709 86	41,402,061 36
de 1919 à 1920	5,096,534 94	2,000 00	.....	43,770,971 10	36,814,349 70
de 1920 à 1921	4,553,638 03	.....	.....	6,326,800 47	.....
de 1921 à 1922	*1,052,292 72*	.....	.....	5,695,669 05	.....
de 1922 à 1923	315,943 52	.....	.....	.....	.....
de 1923 à 1924	*37,499 27*	.....	.....	.....	.....
de 1924 à 1925	*40,580 26*	.....	.....	*a* 20,587 31	.....
de 1925 à 1926	2,828,343 65	.....	.....	*a* 13,832 08	.....
de 1926 à 1927	3,626,945 97	.....	.....	.....	.....
de 1927 à 1928	6,338,154 10	.....	.....	.....	.....
de 1928 à 1929	*13,475,304 93*				
	473,549,070 58	138,789 97	2,586,230 21	442,226,104 81	391,866,392 09

	$ c.
Montant des dépenses effectuées à même le capital	473,549,070 58
Coût du pont de Québec au 31 mars 1925	21,706,664 49
Déboursés divers en 1914	18,000 00
	495,273,735 07
Moins le montant reçu de la Ville de St-Jean, N.-B., comme prix d'achat du chemin de fer de l'embranchement de Carleton	40,000 00
	495,233,735 07

*Sous autorité du crédit 341, chapitre 54, 1921, les recettes et les revenus des chemins de fer de l'Etat furent employés par l'administration, au paiement des frais d'exploitation, à partir du 1er janvier 1921.

a Déboursés à même les revenus sur les têtes de ligne de Port-Nelson.

II.—Subventions versées, au 31 mars 1929

Votes de subvention — Autorité	Votes de subvention — Montant	Numéro	Chemins de fer	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1922	Total
	$ c.			$ c.	$ c.
47 Vic., chap 8 52 " 3	51,200 00	1	Ch. de fer Albert Southern, N.-B.	50,460 00	50,460 00
3-4 Geo. V, chap. 46	—	2	Ch. de fer Alberta Central, Alta.	404,480 00	404,480 00
2 Geo. V, chap. 48	—	3	Ch. de fer Algoma Central and Hudson Bay, Ont.	2,048,704 00	2,048,704 00
2 Geo. V, chap. 48	—	4	Chemin de fer Algoma Eastern, autrefois la Manitoulin and North Shore Ry. Co., Ontario	547,648 00	547,648 00
1 Ed. VII, chap. 7	—	5	Ch. de fer Atlantic et Lac Supérieur, P.Q.	163,418 19	163,418 19
37 Vic., chap. 14 48-9 " 58	186,600 annullement pour 20 ans	6	Ch. de fer Atlantic and Northwestern	3,732,000 00	3,732,000 00
6 Ed. VII, chap. 43 9-10 " 51	902,800 00	7	Atlantic, Quebec and Western Ry. Co., P.Q.	902,800 00	902,800 00
46 Vic., chap. 25 47 " 8 52 " 3	320,000 00 300,000 00	8	Ch. de fer de la baie des Chaleurs, P.Q.	620,000 00	620,000 00
62-3 " 7 63-4 " 8	—	9	Chemin de fer Bay of Quinte, Ontario, maintenant Chemin de fer National du Canada	141,722 45	141,722 45
6 Ed. VII, chap. 43 50-1 Vic., chap. 24 56 " 2	62,400 00	10	Chemin de fer de jonction de Beauharnois, P.Q.	62,400 00	62,400 00
48-9 " 59 49 " 10	22,400 00	11	Ch. de fer Belleville and North-Hastings, Ontario	21,888 00	21,888 00
50-1 " 24	57,600 00	12	Ch. de fer Brantford, Waterloo et Lac Erié, Ont.	57,600 00	57,600 00
48-9 " 59 54-5 " 8	128,000 00 12,800 00	13	Ch. de fer Brockville, Westport et Sault-Ste-Marie, Ont., maintenant le Canadien-National	140,800 00	140,800 00
1 Ed. VII, chap. 7 4 " 34	53,920 00	14	Ch. de fer Bruce Mines et Algoma, Ontario	53,920 00	53,920 00
49 Vic., chap. 10 50-1 " 24	96,000 00 6,400 00	15	Ch. de fer Buctouche et Moncton, N.-B.	101,600 00	101,600 00
48-9 " 59 49 " 10 50-1 " 24	96,000 00 38,400 00 180,000 00	16	Chemin de fer Canada Atlantic, Ontario	282,355 20	282,355 20
43 " 16	1,525,250 00	16½	Chemin de fer Canada Central, Alberta	1,525,250 00	1,525,250 00
57-8 " 4 62-3 " 7	40,000 00				
52 " 3 47 " 8 48-9 " 59 49 " 10	24,439 84 320,000 00	17	Ch. de fer Canada Eastern, anciennement le chemin de fer Northern and Western, dans le N.-B., y compris l'embranchement de Chatham	374,839 84	374,839 84
7-8 Ed. VII, chap. 63	210,053 59	18	Canada and Gulf Terminal Ry. Co.	210,053 59	210,053 59
47 Vic., chap. 8 49 " 10 52 " 3 57-8 " 4 60-1 " 4 62-3 " 7 6-7 Ed. VII, chap. 40 7-8 " 63	32,000 00 32,000 00 22,400 00 96,000 00 164,500 00 245,465 00 86,468 03 621,100 80	19	Canadian Northern Quebec Ry. Co., anciennement le chemin de fer Grand-Nord, P.Q.	1,265,357 14	1,265,357 14
2 Geo. V, chap. 7 3-4 " 10	—	20	Canadian Northern Alberta Ry. Co., Alberta	3,120,000 00	3,120,000 00
6-7 Ed. VII, chap. 40 7-8 " 63	—	21	Canadian Northern Ontario Ry. Co.	14,485,635 20	14,485,635 20
3-4 Geo. V, chap. 10 62-3 Vic. chap. 7 63-4 " 8	1,580,800 00 385,724 00	22	Canadian Northern Ry. Co., Ontario, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest	1,909,132 00	1,909,132 00
2 Geo. V, chap. 9	6,300,000 00	23	Canadian Northern Pacific Ry. Co., Colombie-Britannique	5,987,520 00	5,987,520 00
63-4 Vic., chap. 8 3 Ed. VII, chap. 57	341,819 75 50,000 00	24	Canadian Northern Quebec Ry., anciennement le chemin de fer Chateauguay and Northern	391,819 75	391,819 75
60-61 Vic., chap. 5	3,630,000 00	25	Canadian Pacific Ry. Co., Colombie britannique, (défilé du Nid de Corbeau)	3,404,720 00	3,404,720 00
63-4 Vic., chap 8	32,400 00	26	Canadian Pacific Ry. Co. (embranch. de Dyment)	22,336 00	22,336 00
2 Geo. V, chap. 48	126,000 00	27	Canadian Pacific Ry., pont à Edmonton, Alberta	126,000 00	126,000 00
3-4 " 46	80,032 00	28	Can. Pac. Ry., de Gimli au pont de la rivière Icelandic	80,032 00	80,032 00
4 Ed. VII, chap. 34	153,866 00	29	Can. Pac. Ry. Co. (embranch. de Kootenay à Arrow)	153,866 00	153,866 00
3-4 Geo. V, chap. 46	485,474 27	30	Can. Pac. Ry. Co., de Moosejaw dans une dir. n.-o.	485,474 27	485,474 27
2 " 48	115,000 00	31	Can. Pac. Ry. Co., pont à Outlook	115,000 00	115,000 00
3 Ed. VII, chap. 57	435,200 00	32	Can. Pac. Ry. Co., (embranch. de Pheasant Hills)	435,200 00	435,200 00
62-3 Vic., chap. 7	160,000 00	33	Can. Pac. Ry. Co., (embranch. de Pipestone)	160,000 00	160,000 00
55-6 " 5	80,000 00	34	Can. Pac. Ry. Co., (de Revelstoke au lac Arrow)	80,000 00	80,000 00
1 Ed. VII, chap. 7	83,200 00	35	Can. Pac. Ry. Co., (embranch. de Selkirk)	83,200 00	83,200 00
6-7 " 40	13,440 00	36	Can. Pac. Ry. Co., (embranch. de Staynerville)	13,024 00	13,024 00
6 " 43	112,000 00	37	Can. Pac. Ry. Co., (de Teulon à la rivière Icelandic)	112,000 00	112,000 00
63-4 Vic., chap. 8	64,000 00	38	Can. Pac. Ry. Co., (embranch. de Waskada)	64,000 00	64,000 00
7-8 Ed. VII, c 63	34,522 43	39	Can. Pac. Ry., de Winnipeg à Gimli, Man.	34,522 43	34,522 43
48-9 Vic., chap. 58	1,500,000 00	40	Prolongement du Pacifique Canadien	1,500,000 00	1,500,000 00
57-8 " 4	9,600 00	41	Chemin de fer du Cap de la Madeleine, P.Q.	7,424 00	7,424 00
62-3 " 7 7-8 Ed. VII, chap. 63	196,800 00	42	Ch. de fer Cap-Breton, Prolongement, Nouvelle-Ecosse	196,800 00	196,800 00

SUBVENTIONS versées, au 31 mars 1929—*Suite*

Votes de subvention		Numéro	Chemins de fer	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1922	Total
Autorité	Montant				
	$ c.			$ c.	$ c.
46 Vic., chap. 25	115,200 00	43	Chemin de fer de Caraquet, Nouveau-Brunswick..	224,000 00	224,000 00
47 " 8	76,800 00				
50-1 " 24	32,000 00				
51 Vic., chap. 3		44	Ch. de fer Central, Nouveau-Brunswick.....	226,012 54	226,012 54
52 " 3	83,612 54				
53 " 2	142,400 00				
2 Geo. V, chap. 48	66,560 00	45	Chemin de fer Canada Central, Québec.....	30,145 02	30,145 02
Appn., Act. 2, 1918	175,000 00	46	Chemin de fer Canada Central.....	175,000 00	175,000 00
6-7 Ed. VII, c. 40	—	47	Central Ontario Railway Co., maintenant ch. de fer National du Canada.....	205,862 79	205,862 79
—	—	48	Ligne le long de la côte de la N.-E., chemin de fer d'Halifax à Yarmouth, maint. Nat. du Can...	160,000 00	160,000 00
6 Ed. VII, chap. 43	—	49	Colchester Coal and Railway Co., Nouvelle-Ecosse	12,800 00	12,800 00
53 Vic., chap. 2	112,000 00	50	Columbia and Kootenay Ry. Co., Colombie brit..	88,800 00	88,800 00
50-1 " 24	44,800 00	51	Cornwallis Valley Railway Co., Nouvelle-Ecosse..	44,800 00	44,800 00
52 " 3					
50-1 " 24	44,800 00	52	Cumberland Railway and Coal Co., Nouv.-Ecosse..	39,850 00	39,850 00
55-6 " 5	89,600 00	53	Dominion Coal Co., Nouvelle-Ecosse.....	87,808 00	87,808 00
50-1 " 24	22,400 00	54	Ch. de fer Dominion Line Co., P. Co.....	15,360 00	15,360 00
50-1 " 24	96,000 00	55	Chemin de fer du comté de Drummond, P.Q.....	423,936 00	423,936 00
52 " 3	14,400 00				
53 " 2	76,800 00				
57-8 " 4	96,000 00				
	—	56	East Richelieu Valley Railway Co., P.Q., ch. de fer Montreal, Quebec and Southern.....	69,952 00	69,952 00
3-4 Geo. V, chap. 46	—	57	Ch. de fer Edmonton, Dunvegan et Colombie britannique, Alberta.....	338,382 48	338,382 48
6-7 Ed. VII, c. 40	—	58	Edmonton, Union and Pacific Railway Co., Alberta, maintenant Canadien-National.....	91,200 00	91,200 00
46 Vic., chap 25	38,400 00	59	Ch. de fer Elgin, Petitcodiac and Havelock, N.-B..	82,652 82	82,652 82
51 " 3	44,252 82				
47 " 8	96,000 00	60	Ch. de fer Erie and Huron, Ontario.....	96,000 00	96,000 00
47 " 6	750,000 00	61	Ch. de fer Esquimalt and Nanaimo, Colombie britannique.....	1,520,560 00	1,520,560 00
2 Geo. V, chap. 48	—	62	Fredericton and Grand Lake Railway Co., Nouveau-Brunswick.....	216,576 00	216,576 00
52 Vic., chap. 3	30,000 00	63	Fredericton and St. Mary's Ry. Bridge Co., Nouveau-Brunswick.....	30,000 00	30,000 00
60-61 " 4	500,000 00	64	Ch. de fer Grand Trunk Co., pont Jubilée Victoria, P.Q.....	500,000 00	500,000 00
63 " 3					
56 " 2	48,000 00	65	Ch. de fer Grand Trunk, Georgian Bay and Lake Erie, Ontario.....	39,744 00	39,744 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	66	Grand Trunk Pacific Co.....	1,220,480 00	1,220,480 00
49 Vic., chap. 10	32,000 00	67	Chemin de fer Great Eastern, P.Q.....	40,345 00	40,345 00
50-1 " 24	96,000 00				
56 " 2	64,000 00				
53 " 2	37,500 00				
50-1 " 24	51,200 00	68	Guelph Junction.....	46,000 00	46,000 00
57-8 " 4	—	69	Gulf Snore Ry. Company, Nouveau-Brunswick...	53,699 20	53,699 20
9-10 Ed. VII, c. 51	—	69½	Ha-Ha-Bay Railway Co., P.Q.....	231,462 00	231,462 00
—	—	70	Halifax and Southwestern Railway Co., Nouvelle-Ecosse, maintenant Canadien-National.....	1,238,450 93	1,238,450 93
50-1 Vic., chap. 24	9,600 00	71	Harvey Branch Railway Co., Nouveau-Brunswick.	5,553 57	5,553 57
49 " 10	108,000 00	72	Chemin de fer Hereford, P.Q.....	155,200 00	155,200 00
52 " 3	48,000 00				
46 " 25	156,800 00	73	Ch. de fer International, P.Q.....	156,800 00	156,800 00
53 " 3					
7-8 Ed. VII, c. 63	—	74	Ch. de fer International du Nouveau-Brunswick... autrefois Restigouche and Western Ry. Co....	726,080 00	726,080 00
—	—	75	Inverness Railway and Coal Co.....	368,545 97	368,545 97
47 Vic., chap. 8	160,000 00	76	Irondale, Bancroft and Ottawa, ch. de fer, Ontario, Maintenant Canadian National.....	144,000 00	144,000 00
52 " 3					
49 " 10	38,400 00	77	Ch. de fer Joggins, Nouvelle-Ecosse.....	37,500 00	37,500 00
50-1 " 24	4,000 00				
6 Ed. VII, chap. 43	—	78	Ch. de fer Kettle-Valley, Colombie britannique...	2,174,190 72	2,174,190 72
46 Vic., chap. 24	89,600 00	79	Ch. de fer Kingston, Napanee and Western, anciennement ch. de fer Napanee, Tamworth and Quebec, Ontario. maintenant Canadien-National	208,732 80	208,732 80
49 " 10	70,000 00				
50-1 " 24	12,800 00				
52 " 3	32,000 00				
55-6 " 5	64,000 00				
47 " 8	480,000 00	80	Ch. de fer Kingston and Pembrooke, Ontario.....	48,000 00	48,000 00
6 Ed. VII, chap. 43		81	Ch. de fer Klondike Mines.....	197,184 00	197,184 00
2 " 48	—	82	Kootenay Central Ry. Co., Colombie britannique.	1,065,856 00	1,065,856 00
50-1 Vic., chap. 23	118,400 00	83	Ch. de fer du lac Erié de la rivière Détroit, Ontario.	475,851 00	475,851 00
55-6 " 4	224,000 00				
62-3 " 5	—				
2 Geo. V, chap. 48	—	84	Lake Erie and Northern Ry. Co., Ontario.....	320,192 00	320,192 00
50-1 Vic., chap. 24	65,022 00	85	Ch. de fer Lake Témiscamingue Colonization, P.Q.	310,335 95	310,335 95
57-8 " 4	274,940 00				

SUBVENTIONS versées, au 31 mars 1929—*Suite*

Votes de subvention		Numéro	Chemins de fer	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1922	Total
Autorité	Montant				
	$ c.			$ c.	$ c.
49 Vic., chap. 10	11,200 00	86	Ch. de fer L'Assomption, P.Q.	11,200 00	11,200 00
50-1 " 24	217,000 00	87	Ch. de fer Laurentian, maint. Canadien-National	217,600 00	217,600 00
48-9 " 50	44,800 00	88	Ch. de fer Leamington et St-Clair, Ontario	51,200 00	51,200 00
50-1 " 24	6,400 00				
6-7 Ed. VII, c. 40	—	89	Ch. de fer Liverpool et Milton, maintenant Canadien-National	32,000 00	32,000 00
45 Vic., chap. 14	—	90	Lindsay, Bobcaygeon, Pontypool Ry. Co., Ontario.	185,173 06	185,173 06
55-6 " 5	48,000 00	91	Ch. de fer Lotbinière et Mégantic, P.Q.	96,000 00	96,000 00
57-8 " 4	48,000 00				
—	—	92	Maganetawan River Railway Co., Ontario	3,552 00	3,552 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	93	Maritime Coal and Railway Co.	3,200 00	3,200 00
—	—	94	Massawippi Valley Railway Co., P.Q.	5,376 00	5,376 00
—	—	95	Midland Railway Co., Nouvelle-Ecosse	399,060 40	399,060 40
—	—	96	Middleton and Victoria Beach Railway Co., Nouv.-Ecosse, maintenant ch. de fer Can.-National	125,760 00	125,760 00
3 Ed. VII, chap. 57	—	97	Minudie Coal Co., Nouvelle-Ecosse	18,544 00	18,544 00
56 Vic., chap. 2	67,200 00				
57-58 " 4	38,400 00	98	Ch. de fer Montfort Colonization, P.Q., maintenant Canadien-National	167,440 00	167,440 00
60-1 " 4	66,000 00				
48-9 " 59	30,000 00				
50-1 " 24	64,000 00	99	Ch. de fer Montreal and Champlain Junction, P.Q.	103,600 00	103,600 00
51 " 3	9,600 00	100	Ch. de fer Montréal et Lac Maskinongé, P.Q.	41,280 00	41,280 00
49 " 10	32,000 00				
53 " 2	10,200 00				
50-1 " 24					
53 " 2	192,000 00	101	Ch. de fer Montréal et Ottawa, Ontario	192,000 00	192,000 00
54-5 " 8					
57-8 " 4					
1 Ed. VII, chap. 7	—	102	Ch. de fer Montreal and Province Line, P.Q.	58,560 00	58,560 00
48-9 Vic., chap. 59	72,000 00	103	Ch. de fer Montréal et Sorel, Québec (Québec, Montreal et Southern)	93,757 57	93,757 57
53 " 2	40,000 00				
53 Vic., chap. 2	361,270 00	104	Ch. de fer Montreal and Western, P.Q.	361,270 00	361,270 00
57-8 " 4	121,600 00	105	Ch. de fer Nakusp et Slocan, Colombie britannique.	117,760 00	117,760 00
Ed. VII, chap. 43	—	106	Napierville Junction Railway Co., P.Q.	173,440 00	173,440 00
—	—	107	New Brunswick Coal and Railway Co., Nouveau-Brunswick	48,000 00	48,000 00
48-9 Vic., chap. 59	118,400 00	108	Ch. de fer N.-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard.	113,440 00	113,440 00
55-6 " 5	40,000 00	109	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., Nouvelle-Ecosse	39,840 00	39,840 00
Ed. VII, chap. 57	—	110	Nicola, Kamloops and Similkameen Coal Railway Co.	300,800 00	300,800 00
7-8 " 63	—	111	North Shore Railway Co., anciennement Beersville Coal and Railway Co.	27,616 00	27,616 00
—	—	112	Northern Colonization Railway Co., P.Q.	355,200 00	355,200 00
2 Geo. V, chap. 47	—	113	Northern New Brunswick and Seaboard Railway Co., Nouveau-Brunswick	108,160 00	108,160 00
3-4 " 46					
46 Vic. chap. 26	660,000 00	114	Ch. de fer Northern and Pacific Junction, Ontario.	1,320,000 00	1,320,000 00
53 " 2	660,000 00				
55-6 " 5	240,000 00	115	Nova Scotia Central Railway Co., Nouv.-Ecosse, maintenant ch. de fer Canadien-National	235,200 00	235,200 00
61 "					
56 " 2	32,000 00	116	Ontario, Belmont and Northern Ry. Co., Ontario (Marmora Ry. and Mining Co.), maintenant ch. de fer Canadien-National	30,720 00	30,720 00
53 Geo. V, chap. 2	99,200 00	117	Oxford Mountain Railway Company, P.Q.	202,926 50	202,926 50
3 Ed. VII, chap. 2	—				
53 Vic., chap. 2	22,400 00	118	Oshawa Railway and Navigation Co., Ontario	22,400 00	22,400 00
55-6 " 5	—	119	Ch. de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, Ont.	779,712 00	779,712 00
"	—	120	Ottawa and New York Railway Company, Ontario	262,384 00	262,384 00
52 Vic., chap. 3	320,000 00				
57-8 " 6	64,000 00	121	Ch. de fer Ottawa, Northern and Western, Québec, anc. Ottawa and Gatineau Valley	414,931 20	414,931 20
60-1 " 4	—				
52 " 3	128,000 00	122	Ch. de fer Parry Sound and Colonization, Ontario.	152,800 00	152,800 00
57-8 " 4	64,000 00				
—	—	123	Ch. de fer Pembroke Southern, Ontario	64,000 00	64,000 00
55-6 Vic., chap. 5	—	124	Philippsburg Junction Ry. Quarry Co., P.Q.	23,712 00	23,712 00
47 " 8	272,000 00				
51 " 3	41,000 00	125	Ch. de fer Pontiac Pacific Junction, P.Q.	193,578 00	193,578 00
53 " 2	24,000 00				
60-1 " 4	212,500 00	126	Pontiac Pacific and Ottawa and Gatineau Ry. Co. (Pont Interprovincial, sur rivière Ottawa)	212,500 00	212,500 00
63-4 " 2					
52 " 3	19,200 00	127	Pontiac and Renfrew Railway, Ontario	13,600 00	13,600 00
51 " 3	287,200 00	128	Ch. de fer Port-Arthur, Duluth and Western, Ontario, maintenant ch. de fer Canadien-National	271,200 00	271,200 00
53 " 2					
62-3 " 7	1,000,000 00	129	Quebec Bridge Co., P.Q.	374,353 33	374,353 33
63-4 " 8					
47 " 8	60,342 00				
51 " 3		130	Ch. de fer Québec Central, P.Q.	585,038 90	585,038 90
53 " 2	288,000 00				
7-8 Ed VII, c. 63					

SUBVENTIONS versées, au 31 mars 1929—*Fin*

Votes de subvention		Numéro	Chemins de fer	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1922	Total
Autorité	Montant				
	$ c.			$ c.	$ c.
45 Vic., chap. 14	384,000 00				
46 " 25	80,000 00				
48–49 " 59	96,000 00				
49 " 10	186,295 00				
50–1 " 24	28,800 00	131	Chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, P.Q., maintenant Chemin de fer Canadien-National.	1,261,463 50	1,261,463 50
51 " 3	96,000 00				
52 " 3	64,000 00				
53 " 2	40,000 00				
54–5 " 8	5,250 00				
57–8 " 4	44,800 00				
52 " 3	96,000 00	132	Ch. de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, P.Q.	96,000 00	96,000 00
56 " 3					
—	—	132½	Quebec, Montreal and Southern Railway Co.—*Voir* South Shore Ry. Co.		
7–8 Ed. VII, c. 51	—	133	Quebec and Saguenay Railway Co., P.Q.	248,801 28	248,801 28
—	—	134	Schomberg and Aurora Railway Co., Ontario	46,144 00	46,144 00
52 Vic., chap. 3	162,200 00	135	Shuswap and Okanagan Railway Co., Colombie britannique	163,200 00	163,200 00
2 Geo. V, chap. 48	—	136		81,280 00	81,280 00
50–1 Vic., chap. 24	54,400 00	137	Southampton Railway Co., Nouveau-Brunswick	54,400 00	54,400 00
7–8 Ed. VII, c. 63	—	138	Chemin de fer South Norfolk, Ontario		
50–1 Vic., chap. 24	138,300 00		Chemin de fer South Shore (Quebec, Montreal and Southern), Québec	529,442 00	529,442 00
55–6 " 5	108,000 00	139			
57–8 " 4	108,800 00				
52 " 3	375,000 00	140	Chemin de fer St-Catharines and Niagara Central, Ontario	38,400 00 375,000 00	38,400 00 375,000 00
2 Geo. V, chap. 48	—	141	St. Clair Frontier Co., Ontario	1,005,902 42	1,005,902 42
53 Vic., chap. 2	57,600 00		Ch. de fer St-Jean et Québec, Nouveau-Brunswick		
55–6 " 5	25,024 00	142		149,481 60	149,481 60
60–61 " 4					
47 8	22,400 00	143	Ch. de fer St-Laurent et Adirondack, Québec		
—	—	144	Ch. de fer St. Louis and Richibuctou, Nouveau-Brunswick	22,400 00	22,400 00
			St. Mary River Railway Co., Territoires du N.-O.	148,094 00	148,094 00
7–8 Ed. VII, c. 63	—	145	St. Mary's and Western Ontario Railway Co., Ontario	67,709 00	67,709 00
7–8 " 63	—	146	St. Maurice Valley Railway Co., Trois-Rivières à Grand'Mère, Québec	173,120 00	173,120 00
56 Vic., chap. 2	—	146½	Chemin de fer St. Stephen et Milltown, Nouveau-Brunswick	14,848 00	14,848 00
3–4 Geo. V, chap. 53	—	147	Temiskaming and Northern Ontario Railway Co., Ontario	2,134,080 00	2,134,080 00
45 Vic. chap. 14	240,000 00				
48–9 " 58	258,000 00	148	Ch. de fer Témiscouata, Nouveau-Brunswick et Québec	645,950 00	645,950 00
51 " 3	100,00 00				
53 " 2	51,200 00				
7–8 Ed. VII, c. 63	—	149	Thessalon and Northern Railway Co., Ontario	6,112 00	6,112 00
52 Vic., chap. 3	54,400 00	150	Chemin de fer des Mille-Iles, Ontario	29,840 00	29,840 00
63–4 " 8					
55–6 " 5	—				
57–8 " 4	—	151	Ch. de fer Tilsonburg, Lac Erié et Pacifique, Ontario.	150,071 48	150,071 48
60–1 " 4	—				
62–63 " 7	—				
54–55 " 8	9,600 00				
53 " 2	35,200 00	152	Ch. de fer Tobique Valley, Nouveau-Brunswick	134,016 00	134,016 00
55–6 " 5	9,600 00				
59 " 10	16,000 00	153	Chemin de fer Toronto, Grey et Bruce, Ontario	14,656 00	14,656 00
56 " 2	102,400 00	154	Ch. de fer des Comtés-Unis, Québec (Québec, Montréal et Southern)	188,816 00	188,816 00
57–8 " 4	102,400 00				
7–8 Ed. VII, c. 34	—	155	Vancouver and Lulu Island Railway Co., Colombie britannique	61,760 00	61,760 00
53 Vic., chap. 5	35,200 00	156	Chemin de fer Waterloo Junction, Ontario	32,800 00	32,800 00
49 " 10	256,000 00	157	Chemin de fer West Ontario Pacific et chemin de fer Ontario et Québec	256,000 00	256,000 00
53 " 2					
62–3 " 7	—	158	Ch. de fer York and Carleton, Nouveau-Brunswick	32,896 00	32,896 00
47 " 8	2,394,000 00	159	Gouv. prov. de Québec—Québec-Montréal	2,394,000 00	2,394,000 00
			Total	†78,785,471 09	78,785,471 09

† Ce montant ne comprend pas la subvention de $25,000,000 au chemin de fer Pacifique-Canadien, ni la somme de $660,683.08 dépensée sur le chemin de fer «Annapolis & Digby», sommes comprises dans le compte du capital.

En conformité avec les Comptes publics 1928–29, comme suit:—

	$ c.
L'état ci-dessus indique	78,785,471 09
Total d'après les Comptes publics	76,115,221 09
Différence	2,670,250 00

La différence est donnée de la manière suivante:

L'état des Comptes publics n'inclut pas, dans le compte des subsides:

	$ c.
(*a*) Item 40 (partie)	970,000 00
(*b*) Item 46	175,000 00
(*c*) Item 162	1,525,250 00
	2,670,250 00

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel pour l'année financière terminée le 31 mars 1928.

Le réseau des canaux canadiens comprend une série de canaux et de rivières canalisées qui a permis d'ouvrir à la navigation des voies d'eau formant une longueur totale de 1,831 milles. On peut ranger ces canaux en deux catégories: la route directe du Saint-Laurent et des Grands Lacs, et les embranchements ou canaux accessoires. Par la première, les gros navires qui circulent sur les Grands Lacs peuvent se rendre aux ports de mer, les autres canaux répondent surtout à des besoins locaux.

La route navigable entre Montréal, à la tête du service de navigation océanique et Fort-William et Port-Arthur, sur la côte ouest du lac Supérieur compte 74 milles de canal, 49 écluses et 1,140 milles de rivières et de lacs, soit un total de 1,214 milles. La profondeur minimum de ce cours d'eau navigable est de 14 pieds. De Montréal à Duluth, à l'extrémité sud-ouest du lac Supérieur, la distance totale est de 1,337 milles, et de Montréal à Chicago cette distance est de 1,244 milles. A Fort-William et à Port-Arthur, endroits situés à 6 milles de distance l'un de l'autre, on raccorde avec les lignes du C.P.R., venant de l'Ouest ou du Sud. De Fort-William, le raccordement avec la ligne principale du Transcontinental des chemins de fer du gouvernement se fait par l'embranchement construit en premier lieu par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et maintenant exploité par les chemins de fer Nationaux. A Port-Arthur le chemin de fer National-Canadien possède un raccordement additionnel avec les endroits situés à l'ouest et au sud par l'ancienne ligne principale de chemin de fer *Canadian Northern.*

Une vue d'ensemble sur les canaux et voies canalisées présentement en usage, leur distance en milles, leurs dimensions pour le tirant des vaisseaux, etc., font l'objet d'un travail départemental publié à part, intitulé: "Les canaux du Canada". On trouvera un résumé annexé à ce rapport.

Le présent rapport contient une étude détaillée des diverses voies d'eau canalisées suivantes:

1. La voie actuelle du Saint-Laurent et des Grands Lacs qui relie Montréal au lac Supérieur, y compris les canaux Lachine, Soulanges, Cornwall, de la pointe Farran, du Rapide-Plat, des Galops, Welland, Welland maritime, et du Sault-Ste-Marie.

2. La route de Montréal à Kingston par les rivières Ottawa et Rideau, y compris l'écluse de Ste-Anne, les canaux Carillon et Grenville et la rivière Rideau.

3. La navigation de la rivière Richelieu à partir de son confluent avec le Saint-Laurent à Sorel, jusqu'au lac Champlain, y compris l'écluse de St-Ours et le canal de Chambly.

4. La route qui va du lac Ontario à la baie Georgienne, par la rivière Trent, y compris le canal Murray et les deux sections du canal de la Trent.

5. Le canal St-Pierre qui traverse l'extrémité sud de l'extrémité de l'île du Cap-Breton unissant les lacs Bras-d'Or à l'océan Atlantique.

6. Divers travaux.

1. LA ROUTE DU SAINT-LAURENT ET LES GRANDS LACS

(a) CANAL LACHINE

Ce canal traverse la partie sud-est de l'île de Montréal; il évite les rapides de Lachine et est situé entre le lac Saint-Louis et le port de Montréal. Sa longueur est de 8 milles et demi. Il a cinq écluses avec une profondeur minima de 14 pieds à la période d'étiage normal.

La navigation s'est ouverte le 26 avril et a été fermée le 11 décembre.

Il n'y eut aucun délai sérieux au cours de la saison de navigation.

Parmi les principaux travaux de construction et d'entretien, il convient de noter les suivants:

A l'écluse 3, on a reconstruit le pivot de la porte sud en aval de la petite écluse. A l'écluse 4, on a posé sous l'eau des câbles électriques à partir du bout d'amont du talus central au côté sud de la petite écluse, avec un trou d'homme pour l'entrée des câbles. On a remplacé avec du béton les trois rangs supérieurs de la maçonnerie dans le sas nord. A l'écluse 5, on a fait un radier en béton de 8 pieds de largeur sur les deux côtés et sur toute la longueur du sas sud. Deux nouvelles portes ont été construites pour cette écluse. La porte de secours, mentionnée dans le rapport de l'année dernière, a été placée au fond du canal en amont de l'écluse sud n° 5.

La partie de jetée en béton qui s'était renversée l'année dernière entre l'écluse 3 et le coursier Saint-Gabriel, a été enlevée et reconstruit. La surface en béton de la jetée près de cette écluse a été réparée sur une grande étendue. Le quai, commencé l'année dernière à l'extrémité est du terrain loué à la *Steel Company of Canada*, a été complété.

Le long du côté nord du canal, entre l'écluse 4 et le pont 6, sur une longueur de 1,136 pieds, les deux rangs supérieurs de perrée ont été remplacés par du béton. A l'est du pont à bascule, les matériaux, dragués et déposés durant les dernières années, ont été étendus et nivelés.

Parmi les réparations faites aux onze ponts surplombant le canal, on peut mentionner la réfection des cabines aux ponts 1 et 3, le renouvellement du pavage sur le pont 2 et une canalisation électrique nouvelle posée dans des conduites en métal au pont 7. En sus, toute la machinerie des ponts a été inspectée en détail, réparée au besoin et entretenue en bon état.

De nouvelles estacades ont été construites, formant en tout 477 pieds de longueur, et on a réparé les anciennes.

Le conduit en siphon qui fait passer la rivière Saint-Pierre en dessous du canal a été mis à sec et parfaitement nettoyé.

Par suite du faible rendement des vieilles turbines, il est devenu, dans ces dernières années, de plus en plus difficile de maintenir en bon état de fonctionnement l'usine hydroélectrique au bassin n° 2. Il était peu sage de continuer une exploitation dans des conditions si défavorables, vu que l'eau et le terrain avaient une si grande valeur pour fins de location en cet endroit. Considérant qu'il y avait à la côte Saint-Paul (écluse n° 4) un surplus d'eau et du terrain disponible, il a été décidé d'ériger en cet endroit une nouvelle usine électrique. Les travaux ont été commencés au printemps de 1928, et le nouvel édifice est maintenant pratiquement terminé. On croit que l'usine sera prête à fonctionner en juin prochain. Les appuis de l'édifice sont en béton avec ouvrages en béton armé; sur ces bases repose une charpente en acier avec murs en briques, puis une toiture en béton armé, les dimensions générales de l'édifice étant de 30 x 30 pieds. L'usine génératrice, mue par une roue à hélice fournie par la *S. Morgan Smith-Inglis Company*, qui a une capacité cotée à 400 c.v. à pleine ouverture des 8 pieds d'eau pour lesquelles elle avait été préparée, possède un générateur venant de la *Canadian General Electric Company*, d'une puissance cotée à 375 kilovolt-ampères avec facteur ou rendement de 80 p. 100. Le toit de l'ancienne

usine génératrice a été refait, et l'on a posé aussi une nouvelle toiture sur l'atelier des machines. Des réparations considérables ont été faites à la machinerie de l'usine génératrice de la rue Mill. La hangar n° 1 St-Gabriel a été muni d'une nouvelle toiture, et divers édifices ont été peints en neuf, puis l'on a fait d'autres petites réparations.

Le matériel flottant du canal, composé du remorqueur *Dandy,* de la drague à cuiller n° 2, la bigue à griffes n° 2, trois marie-salopes, six chalands plats, une allège à charbon, un chaland de sondage et six chaloupes à rames, a reçu les réparations ordinaires au cours de l'hiver. Une nouvelle marie-salope de forte construction, mesurant environ 75 x 28 pieds, a été construite durant l'année. La flotte a été employée depuis le milieu de mai jusqu'au milieu de juillet à curer le fond du canal en aval de l'écluse Saint-Gabriel, en amont du pont de la rue Seigneurs, dans le bief entre les ponts de la rue Seigneurs et de l'avenue Atwater, dans le dégorgeoir de la nouvelle usine à la côte Saint-Paul. Ces travaux comportaient l'enlèvement d'environ 4,840 verges cubes de blocaux et autres débris qui ont ensuite été déposés sur la berge sud du canal entre Ville Saint-Pierre et Montréal Ouest. Ces travaux terminés, la flotte de dragage a été employée à la démolition du vieux caisson sur le côté sud du chenal le long du barrage Baker, et plus tard, vers la fin de novembre, à faire du remplage en arrière du nouveau mur en béton fait sur la face intérieure du caisson reconstruit.

(*b*) CANAL SOULANGES

L'entrée de ce canal se trouve à 16 milles à l'ouest, ou en amont, de l'extrémité d'amont du canal Lachine. Ce canal a une longueur de 14 milles, contient cinq écluses avec une profondeur minima de 15 pieds. Il s'étend de la pointe Cascades à Coteau-Landing et évite les rapides des Cascades, des Cèdres et de Coteau.

La navigation s'y est ouverte le 25 avril et a été interromppue le 11 décembre.

Il ne s'est pas produit d'accidents ou de retards sérieux à la navigation au cours de la saison de navigation.

On a effectué entre autres réparations au cours de l'année les suivantes:

Les vannes et les buscs d'aval de l'écluse n° 1 ont été réparés. Un nouveau sémaphore a été installé à l'écluse n° 3 et les portes de relai aux écluses n°s 1, 2 et 3 ont été réparées.

Le quai de la carrière a été élargi par un encaissement recouvert de béton, de 75 x 10 pieds.

En divers endroits le long du canal, soit en tout une longueur de 14,000 pieds, le parement en pierraille des murs du canal a été renforcé en moellons, puis la pierre de chaperon a été posée de nouveau. On a construit trois débarcadères sur pilotis, deux sur le côté nord du canal et un sur le côté sud. Des parties importantes des défenses aux entrées d'amont et d'aval ont été renouvelées, et des travaux semblables ont été faits sur la façade de la culée du pont.

Les ponts 1, 2 et 7 ont été grattés et repeints et des réparations générales ont été faites aux pavages, aux poutres, etc., des ponts 1 à 7. Au pont du ravin Chanberry, le pavage et les poutres ont été entièrement renouvelés, les pierres de chaperon sur le pilier central et les culées ont été biseautées.

A Pointe-Cascades, on a construit un édifice d'un étage en béton armé, mesurant 50 x 25 pieds, entre les écluses 1 et 2, pour y loger du charbon mou.

Les travaux à la carrière de Pointe-Cascades au cours de l'année ont fourni 7,175 verges cubes de moellons, en sus de 2,612 verges cubes de pierres plus petites et de 628 verges cubes de sable. Sur cette quantité, 2,327 verges cubes ont été expédiées à la digue Baker et au canal Lachine.

Sur le côté sud du canal, la route à partir de l'écluse n° 3 jusqu'à une courte distance au delà de la résidence du surintendant, a été couverte d'asphalte et de sable, puis roulée.

Les diverses unités de la flotte de dragage ont reçu les réparations ordinaires. Le remorqueur *Carillon* a été rapiécé, calfaté et peinturé; l'appareil à lever les portes a été gratté et peinturé à l'extérieur, et les quatre chalands ont été calfatés et peinturés.

(*c*) CANAL CORNWALL

Ce canal qui remonte vers l'ouest à partir de l'extrémité d'amont du lac Saint-François, étendue d'eau de 31 milles de longueur à partir de la tête du canal Soulanges, a 11¼ milles de longueur et une profondeur minima de 14 pieds et comprend six écluses. Il évite les rapides du Long-Sault.

La navigation a été ouverte le 25 avril et a été interrompue le 10 décembre. Il ne s'est produit aucun accident ou retard sérieux au cours de toute la saison de navigation. Le volume du trafic passant par ce canal a été le plus fort de toutes les années d'exploitation. Entre mai et décembre, il est passé une moyenne de 31 vaisseaux par 24 heures.

Parmi les réparations et améliorations effectuées au cours de l'année, on peut faire mention des suivantes:

Le long du côté sud de l'entrée d'amont, où les vaisseaux sont souvent forcés de s'amarrer, par suite de l'augmentation du trafic, pour attendre leur tour d'entrer dans le canal, on a placé un réseau de chapelets de billes maintenus par des flottes et des piles afin de protéger les berges. Ces chapelets forment une longueur de 760 pieds.

A l'écluse 18, environ 80 pieds du mur de soutènement du côté sud-est ont été étayés par du béton, de forts racinaux et des poteaux, vu qu'il s'y était produit des affouillements. Le talus en terre, sur une distance de 140 pieds à partir du bout de ce mur, a été recouvert d'un mur épais en ciment jusqu'à une hauteur de deux pieds au-dessus du niveau de l'eau. Des réparations considérables ont aussi été faites au mur incliné en béton sur la berge sud, à l'ouest du pont de Cornwall.

Une nouvelle bâtisse de transformateurs a été érigée à l'écluse 20 pour remplacer l'édifice qui avait été détruit par le feu en novembre 1927. Dans la cour de Cornwall, on a érigé un nouveau magasin et un hangar à bois de service. On a construit une nouvelle véranda sur le côté nord de l'édifice contenant le bureau de direction; on a posé un plancher en ciment dans la cave de la maison du percepteur, puis un abri sur la grosse vanne placée sur le conduit passant en dessous de l'écluse 18. Toutes les constructions en bois et autres ouvrages en bois ont reçu une couche de peinture.

Six nouvelles valves ont été placées dans le barrage de service à l'écluse 18, et diverses réparations ont été faites à toutes les valves et aux machines de manœuvre des portes, aux barrages et aux ponts, lorsque la chose était nécessaire.

Un nouveau chaland-ponton a été construit et lancé dans le but de soulever le pont sur la vieille écluse à l'entrée du bassin de radoub. De fortes réparations ont été exécutées aux deux chalands à grue et à deux des grands chalands plats; les appareils à lever les portes d'acier ont été grattés et peinturés, et le reste de la flotte a été entretenu en bon état.

(*d*) CANAL DE LA POINTE FARRAN

Ce canal, avec ceux du rapide Plat et de Galops, qui sont plus en amont, forme le groupe des "canaux de Williamsburg". La longueur du canal de la pointe Farran est de 1¼ mille. Il comprend une écluse et est situé à 5 milles à l'ouest du canal de Cornwall.

La saison de navigation a duré du 25 avril au 9 décembre, et aucun délai sérieux ne s'est produit par suite d'accident ou autre cause.

Le 15 juillet, le vapeur norvégien *Freden,* en approchant de l'écluse du côté de l'est, a frappé son étrave sur le musoir nord de l'entrée, l'enfonçant complètement. Ce musoir est maintenant complètement réparé, et la navigation n'a subi aucun retard.

Les réparations jugées nécessaires au cours de l'année ont été peu importantes; elles comprennent le régalage et l'amélioration de la chaussée du grand chemin à l'écluse 22 et la réparation du mur de protection le long des berges du canal.

(*e*) CANAL DU RAPIDE PLAT

Ce canal s'étend de la ville de Morrisburg à la baie Flag, soit un parcours de 3¾ milles. Il est situé à 9½ milles en amont du canal de la pointe Farran et comprend deux écluses.

La navigation a été ouverte du 25 avril au 9 décembre, et il ne s'est produit aucun accident, ni délai sérieux durant ce temps.

Parmi les diverses réparations peu importantes exécutées durant l'année, il convient de noter les suivantes:

Les bâtisses situées à Morrisburg ont été peinturées, et des réparations générales ont été faites à la maison de l'éclusier et au hangar d'outillage à l'écluse 23. L'intérieur du vaisseau-salle à manger a été remodelé pour être plus commode. Le revêtement en pierre le long des berges du canal a été réparé. Les portes d'aval de l'écluse 24 ont été enlevées et remplacées par les portes de relais, et on travaille à les reconstruire.

(*f*) CANAL DES GALOPS

Situé à environ 4½ milles du canal du rapide Plat, le canal des Galops s'étend du village d'Iroquois jusqu'à environ 1½ mille en amont de la ville de Cardinal, soit un parcours de 7⅓ milles. Il sert à éviter la dernière série de rapides qui se trouvent entre Montréal et le lac Ontario; il comprend trois écluses: un sas de montée à l'entrée de l'est, un bief de protection à l'entrée supérieure et à côté de ce bief, un autre sas de montée pour franchir les rapides des Galops.

Ce canal a été ouvert à la navigation du 25 avril au 9 décembre. Durant toute la saison de navigation, aucun accident n'est survenu, et les vaisseaux n'ont subi aucun retard.

Le 1er décembre dernier, il est survenu un accident sérieux au pont à bascule qui traverse le canal à Cardinal pour le tronçon de chemin de fer qui relie la *Canada Starch Company* au réseau du Canadien-National, et qui sert aussi pour le chemin public. Un train de la *Canada Starch Company,* laissant les rails juste au sud de ce pont, frappa et brisa un poteau du pont, endommageant aussi une poutre du tablier, la membrure supérieure et la moise diagonale. Heureusement, les engrenages de la bascule du pont sont restés intacts, et la manœuvre du pont a pu se continuer jusqu'à la fermeture de la navigation. Les réparations nécessaires ont été entreprises par la *Dominion Bridge Company,* et sont maintenant terminées.

A l'écluse 25, la maison de l'éclusier a reçu des réparations considérables comprenant, pour le dehors: deux nouvelles couches de cheminées, réparation des murs en briques, construction de deux nouveaux porches, pose de bardeaux sur une partie de la toiture, et le renouvellement des gouttières; pour l'intérieur: une nouvelle baignoire et un nouvel évier, installés. La maison du gardien du pont à Cardinal a aussi été réparée: une nouvelle véranda a été construite et l'on a creusé une fosse septique. Aux écluses 27 et 28, on a construit une nouvelle maison en béton pour l'huile.

Les portes d'aval de l'écluse 25 ont été enlevées et en partie reconstruites.

Environ 22,000 pieds courants de mur en pierre ont été réparés le long des berges du canal.

(*g*) CANAL WELLAND

Ce canal, qui sert à franchir le niveau des chutes Niagara, s'étend entre Port-Dalhousie, sur le lac Ontario, et Port-Colborne sur le lac Erié. Il a une longueur de 26¾ milles, comprend 26 écluses, et a une profondeur de 14 pieds au-dessus des buscs dans les conditions ordinaires d'étiage, comme le reste du système de canaux du Saint-Laurent.

Au cours de la dernière année financière, la navigation a été ouverte du 16 avril au 15 décembre.

Il est passé sur toute la longueur du canal un total de 6,587 vaisseaux, le nombre étant à peu près égal dans les deux sens. En sus de ces déplacements, il a été fait 878 voyages de vaisseaux divers entre des points intermédiaires. La plus forte cargaison passant par le canal et se dirigeant vers l'ouest a été une consignation de pâte de bois de 3,040 tonnes portée par le voyageur *Novadox,* et la plus forte cargaison vers l'est fut un chargement de blé formant 97,800 boisseaux, soit 2,934 tonnes. Durant la saison, il s'est transporté sur le canal un total de 7,439,617 tonnes, soit une augmentation de 2½ p. 100 sur la liste de l'année dernière, qui cependant, était la plus considérable dans l'histoire du canal. Les consignations de blé pour toute la saison ont formé le montant de 3,945,950 boisseaux, soit une augmentation de 8½ p. 100 sur l'année dernière. En plusieurs occasions durant la saison, le canal a été exploité au maximum de sa capacité. Le plus grand nombre de vaisseaux qui sont passés par l'écluse 7 en 24 heures a été de 45. Ce fut le 30 août.

Trois accidents importants sont arrivés durant la saison de navigation. Le 23 septembre, le vapeur *Doris,* remontant le canal, a frappé les portes d'amont de l'écluse 13, brisant le busc, emportant les deux portes et aussi l'une des portes d'aval. Le vaisseau, entraîné jusque dans le bief situé plus bas, s'échoua, et l'on eut beaucoup de difficultés à le renflouer. Le trafic ne put se continuer que le matin du 25 septembre, soit après un délai d'environ 54 heures. Le 29 octobre, le vapeur *Beechbay,* remontant allège, frappa le pont à bascule du chemin public au-dessus de l'écluse 25. Le pont, qui, au moment du choc, était à moitié ouvert, fut poussé à 7 pieds de son pivot et reçut d'autres dommages. Le trafic du canal ne fut repris que le lendemain, après que le pont fût soulevé par des vérins et reculé de manière à laisser le chenal libre. Le trafic du chemin public fut dirigé sur un autre pont à moins d'un demi-mille de là en attendant que le pont fût réparé. Un autre accident survint le 11 novembre alors que le vapeur *Griffin,* remontant allège, frappa le pont tournant en acier du chemin public de Welland-Junction, le reculant de 10 pieds hors de son pivot. Le pont était alors complètement ouvert et protégé à son extrémité nord par des groupes de deux piles. Le vaisseau s'engagea entre les piles, frappa et endommagea le premier panneau du pont et brisa sérieusement le mécanisme de tournage. Il ne résulta aucun délai pour le trafic du canal, mais le pont resta hors de service jusqu'au 11 janvier 1929. Pendant ces deux mois, le trafic des véhicules fut entièrement suspendu en cet endroit, mais on organisa une traverse temporaire pour les piétons.

Les réparations exécutées durant l'année furent peu importantes et comprennent le peinturage du pont tournant situé juste au-dessus des portes de protection au sud de Thorold, et les réparations ordinaires aux divers ouvrages et structures, au matériel d'usine, etc.

Ancien canal.—Les portes busquées en bois aux extrémités d'amont des écluses 10, 11, 12 et 13 furent remplacées par des portes composées de barres

de bois et de béton armé. La passerelle au-dessus du vieux canal entre les écluses 24 et 25, dans la ville de Thorold, a été refaite en bois.

Au cours de l'année, on a pris des dispositions pour fermer le coursier qui laisse le canal entre les écluses 11 et 12. L'écoulement de l'eau est maintenant réduit à 20 pieds cubes à la seconde, et l'on croit qu'à la fin de la saison 1929 le ministère sera libéré de toute responsabilité au sujet de ce bief.

Les réparations nécessaires ont été faites à tous les ouvrages submergés du canal et aux biefs durant la période où l'eau a été retirée. Les radiers des déversoirs de trop plein aux écluses 10 et 21 ont été réparés en béton, vu qu'il s'y était produit des affouillements. Durant le même temps, les divers moulins ont profité du retrait de l'eau pour exécuter les réparations dont leurs ouvrages avaient besoin.

Canal d'alimentation.—Les murs en bois à l'ouest du ponceau en siphon sous le canal d'alimentation pour la Stromness, embranchement de la Port-Maitland, ont été reconstruits en béton.

La crue des eaux sur la rivière Grande a été ce printemps la plus forte que nous ayons vue dans ces dernières années, mais il n'en est résulté aucun dommage.

Elévateur de Port-Colborne.—Durant la dernière année financière, l'élévateur du gouvernement a reçu 78,015,147 boisseaux de grain, soit une augmentation de 393,434 boisseaux sur l'année précédente et le plus fort montant reçu depuis les débuts de l'élévateur. Cependant, cette quantité aurait pu être dépassée de beaucoup si l'on avait eu en disponibilité un plus fort nombre de porteurs pour les canaux. C'est pour cette raison qu'on ne peut atteindre une quantité extraordinaire avant quelque temps. Comme exemple de la capacité réelle des facilités offertes par cet élévateur, on peut dire que pendant 117 heures de travail en novembre le déchargement a été fait au taux de 658,000 boisseaux par 24 heures, ce qui donne, pour une période de 31 jours un total de 20,398,000 boisseaux, chiffre qui dépasse de beaucoup celui de toute exploitation antérieure. Sur le total des grains reçus durant la saison, 69 p. 100 provenait des ports canadiens et 31 p. 100 des ports américains.

Le coefficient de rendement de l'élévateur pour l'année, ou le montant de grain quittant l'élévateur en comparaison de celui qui y arrive, donne une perte moyenne de 0.102 p. 100, chiffre qui se rapproche beaucoup de celui des années antérieures.

Il n'y a pas eu de délai sérieux au cours de l'année par suite de bris de machinerie ou d'autres causes. Le délai dans le trafic du canal après l'accident survenu le 23 septembre a cependant causé la dérivation vers d'autres endroits de 2,500,000 boisseaux, parce que les propriétaires de vaisseaux, en apprenant l'accident, ont cru qu'il était beaucoup plus sérieux. Les délais de plus de 24 heures infligés aux vaisseaux des lacs, tout en n'étant pas aussi considérables que l'année précédente, ont formé un total de 9,525 heures-vaisseaux. Ces délais sont surtout dus au manque d'espace pour l'accostage ou au nombre insuffisant de vaisseaux pour les canaux.

On peut répéter les remarques faites dans le rapport de l'année dernière au sujet de l'insuffisance de l'élévateur. Une grande quantité de grain a encore été dirigée, durant la saison, vers Buffalo et les autres ports, lorsque les propriétaires de vaisseaux avaient raison de croire qu'ils subiraient un délai considérable à Port-Colborne. A part les pertes dues au détournement du trafic lors de l'accident du mois de septembre, pertes déjà mentionnées, les cargaisons originairement destinées à l'élévateur du gouvernement et qui ont été détournées en cours de route, semblent former environ un tonnage de 24 millions de boisseaux.

La quantité de grain gardé en hivernement a été de 3,105,000 boisseaux. Plus de 50 p. 100 de cette quantité a maintenant quitté l'élévateur.

Les améliorations opérées au cours de l'année comprennent l'installation de ventelles plus hautes, ouvrage encore en cours, de treuils pour la manœuvre des bâtis d'élévateurs extérieurs ou de montée, le remplacement de plusieurs moteurs électriques par d'autres plus puissants, et l'installation de freins plus forts.

(*h*) CANAL WELLAND À EAU PROFONDE

Cette entreprise, commencée vers la fin de 1913, est maintenant bien avancée. Nous donnerons d'abord un bref résumé du plan général de l'entreprise.

Le canal part du lac Ontario, à l'embouchure du ruisseau de Dix-Milles, à l'endroit appelé aujourd'hui Port-Weller, à trois milles à l'est de Port-Dalhousie, où l'on est à construire un port d'entrée, et suit un parcours complètement différent de celui du canal actuel, jusqu'à Allanburg vers le sud. De là, il suit à peu près la ligne du premier canal jusqu'à un endroit situé à peu près un mille au nord du village de Humberstone, où il s'en sépare pour passer du côté est sur une longueur de deux milles et demi. Il suit ensuite la route du vieux canal jusqu'à l'entrée sur le lac Erié, à Port-Colborne. La distance totale parcourue par le canal d'un lac à l'autre sera de 25 milles. La différence de niveau entre les deux lacs, soit 325½ pieds, sera surmontée au moyen de sept sas de montée, chacun pouvant faire franchir un niveau de 46½ pieds, et tous à peu près terminés, puis d'un bief de protection à montée variable. Les sas d'écluse ont chacun 829 pieds de longueur et 80 pieds de largeur dans œuvre, et une profondeur d'eau de 30 pieds au-dessus des buscs. La largeur totale de la tranchée hors d'œuvre est de 200 pieds. On est à construire dans le lac à Port-Colborne, un nouveau brise-lames d'une longueur de 2,000 pieds à angle droit avec les ouvrages actuels; ce brise-lames est à peu près terminé. A Port-Weller, l'entrée sur le lac Ontario, on achève de grands travaux pour l'aménagement du port. Pour les fins de la construction, on a divisé le tracé du canal en huit sections numérotées à partir de Port-Weller. Tout le canal se construit à forfait.

Ces sept dernières années, les travaux de construction qui, pendant la guerre et quelques années après la guerre, avaient été grandement retardés ou complètement arrêtés pour diverses raisons, ont progressé d'une manière très satisfaisante.

Voici un bref compte rendu des plus importants travaux exécutés ou en voie d'achèvement dans les diverses sections du canal pendant l'année qui vient de se terminer.

Section nº 1.—Cette section, qui commence avec les ouvrages du port de Port-Weller, se prolonge vers le sud jusqu'à une distance de près de trois milles à l'intérieur des terres, et comprend l'aménagement du port, le creusage de la tranchée, une écluse avec déversoirs, un pont de voie publique sur le canal, un chantier pour les portes, etc.

En septembre 1921, lorsque commencèrent les travaux en vertu du présent contrat passé avec Johnston P. Porter (tout le travail de construction, à part le chantier pour les portes) il restait encore à peu près 30 p. 100 des ouvrages à faire. Dans les trois dernières années, tout le travail prévu dans ce contrat a été virtuellement terminé. Les menus travaux exécutés ou en cours consistent pour la plupart dans le gazonnement des pentes et des berges, la pose de macadam dans les environs de l'écluse, la pose de garde-fous, etc. Lorsque les tas de sable dans le voisinage du port seront enlevés durant l'été prochain, on pourra terminer les quelques travaux de détail qu'il reste à faire.

En avril 1928, un contrat fut accordé à la *T. A. Brown Company, Limited,* de Toronto, pour la construction d'un chantier de portes où il serait possible de loger les portes de rechange pour les diverses écluses et réparer les portes au besoin. Ce chantier est situé à l'extrémité nord et sur le côté est de l'étang qui se trouve immédiatement au sud du déversoir de l'écluse 1. Le travail fut com-

mencé immédiatement après la signature du contrat, et il ne reste maintenant que 30 p. 100 à terminer. L'entreprise comportait en premier lieu la construction d'une cale sèche sur le principe du vase communiquant par le moyen d'un tunnel débouchant en bas du déversoir régulateur de l'écluse 1. Le tunnel fut complètement terminé le 20 juillet dernier, et le creusage du bassin ainsi que les ouvrages en béton sont tellement avancés que l'on espère finir toute l'entreprise en août prochain.

Les portes d'acier de l'écluse n° 1 sont maintenant complètement terminées, ainsi que celles de l'entrée du chantier des portes, à l'exception d'un peu de rivetage à faire sur les dernières. Ces portes sont installées par la *Steel Gates Company Limited* qui a obtenu le contrat pour la construction et la pose de toutes les portes de service et de protection en acier pour tout le canal.

Tous les travaux sur cette section sont maintenant virtuellement terminés, à l'exception du chantier des portes.

Section n° 2.—La longueur de cette section est d'environ 4⅓ milles. Les travaux prévus comprennent le creusage de la tranchée et la confection des berges, la construction des murs d'entrée des écluses 2 et 3, etc. et trois ponts de chemin public.

Les travaux de cette section sont exécutés en vertu du même contrat que ceux de la première section. Suivant le contrat originel passé avant la guerre, environ 58 p. 100 des travaux de toute l'entreprise sont maintenaant terminés.

Au cours de l'année, le travail dans le prisme au voisinage du pont n° 5, au sud du croisement par l'ancien canal Welland, a été parachevé. Ceci comprend la pose du béton de protection sur les talus, le nivelage, le régalage et la pose de macadam. Entre les écluses 2 et 3, on a eu des difficultés dans le passé par suite d'éboulements, les matériaux des berges étant peu solides. Durant l'été on a fait des travaux pour avoir une meilleure résistance des talus, et des quantités considérables de roches ont été placées sur les côtés est et ouest, puis les talus ont ensuite été recouverts de dalles en béton. Sur le côté est du prisme, au nord du pont n° 4, il reste encore des terres peu solides. La consolidation en sera faite durant la saison de 1929. A l'entrée d'amont de l'écluse n° 3, il reste encore environ 150,000 verges cubes de matériaux à enlever dans la tranchée. On s'attend de faire ce travail durant l'hiver 1929-30.

Tout le travail de construction à l'écluse n° 2 est maintenant terminé, à l'exception d'un peu de régalage qui est retardé pour attendre l'installation des machines et la pose des portes. Le travail à l'écluse n° 3 est maintenant fini, à l'exception des murs de l'entrée d'amont, travail qu'on ne peut entreprendre avant de détourner le trafic de l'entrée de Port-Dalhousie à celle de Port-Weller.

Le travail sur les portes d'acier des écluses 2 et 3 est maintenant pratiquement terminé.

Les ponts 3 et 4 ont tous deux été terminés durant l'année. L'érecttion dans chaque cas a été faite en vertu d'un contrat avec la *Hamilton Bridge Company Limited.*

Pour résumer le progrès des travaux sur cette section, on peut dire que l'excavation dans le roc et la confection des berges étanches sont terminées; l'excavation de terre et le béton de tous genres sont avancés à 99 p. 100, ce qui donne une moyenne de 99.1 p. 100.

Section n° 3.—Cette section part de l'extrémité sud de la section n° 2 et couvre une distance d'environ deux milles. Les travaux sont exécutés depuis 1922 avec ceux de la section n° 4, en vertu d'un contrat passé avec la *P. Lyall & Sons Construction Company Limited,* et comprennent l'excavation de la tranchée du canal et de l'emplacement des écluses, la construction d'une volée de trois écluses doubles et d'une écluse simple, ainsi que des murs d'approche en maçonnerie, de trois ponts, d'un mur central pour un barrage, des déversoirs

de contrôle et autres constructions moins importantes, et l'élévation d'un large barrage en terre à la tête de la volée d'écluses.

Le travail d'excavation pour le barrage de réserve à l'est de la double écluse n° 6 a été commencé en avril 1928. Le béton du mur central a été terminé en septembre, et l'extrémité ouest de la berge étanche, en décembre. Pour compléter ce barrage, il reste encore à construire l'extrémité est, où le canal Welland actuel traverse le nouveau, puis la construction du déversoir régulateur. Il faudra attendre pour faire ces travaux que le trafic soit transféré au nouveau canal en passant par la volée d'écluses. A l'écluse 7, l'excavation a été poussée depuis le monolithe d'entrée vers le sud jusqu'à l'extrémité nord du déversoir à fausses vannes sur le côté est de l'entrée d'amont. Au cours de l'année dernière, les travaux d'excavation ont été faits sur le côté ouest du prisme entre l'extrémité nord de la section et le pied de la double écluse n° 4; ce travail, à l'exception de la région située immédiatement en arrière du mur ouest de l'entrée d'amont, qui sera creusée cette année, est maintenant fini jusqu'à la ligne désignée par les plans. L'excavation sur le côté est du prisme a été faite l'année dernière. Le remplage aux écluses n° 4 a été continué et sera terminé durant l'été prochain. Tout le remplage est terminé aux écluses n° 5. Le remplissage en roches du mur central entre les écluses 6 a été terminé en avril 1928. Le remplissage en arrière du mur est est aussi très avancé.

Le bétonnage aux écluses 4 a été complété à l'exception de l'escalier du mur central. Tout le bétonnage des écluses 5 est maintenant terminé, et il ne reste rien à faire sur cet ouvrage à part les menues opérations de nivelage, pose de gazon, de macadaam, etc. Aux écluses 6, tout le bétonnage est terminé, à part la pose des dalles de radier à l'entrée d'amont du sas ouest. En considérant les écluses 4, 5 et 6 comme un seul ouvrage, on peut dire que 99 p. 100 du bétonnage est terminé. A l'écluse 7, tout le béton a été fait à l'exception du déversoir régulateur et de l'approche fixe de l'extrémité est du pont 7, soit un total de 9,000 verges cubes environ. Le mur ouest de l'entrée d'amont dans le voisinage du pont 8 a été commencé en novembre dernier et terminé durant les mois d'hiver, en comprenant le mur du bassin Thorold. Le mur est de l'entrée d'aval de l'écluse 7 et l'extrémité sud du mur est de l'entrée d'amont des écluses 6 ont été terminés en béton à la fin d'août.

Les portes en acier nécessaires aux écluses de cette section sont celles de la volée d'écluses doubles 4, 5 et 6, et celles de l'écluse 7. Cela fait dix paires de portes de service et six paires de portes de protection. Il y a dix paires de portes de 82 pieds et six paires de portes de 35 pieds 6 pouces. Il est spécifié pour les deux extrémités des écluses 6 et de l'écluse 7 des portes de protection à part les portes de service. A l'exception des portes du sas ouest des écluses 4, qui ne sont pas encore commencées, la construction de toutes les autres portes de la section 3 a fait des progrès durant l'année dernière. Les portes de l'extrémité nord du sas est des écluses 4 sont pratiquement terminées, et les portes correspondantes du sas ouest sont bien avancées. Aux écluses 6, où il faut des portes de service et des portes de protection, les quatre paires du sas est sont pratiquement terminées. Pour le sas ouest, toutes les portes sont bien avancées. L'écluse 7, formant le bief de partage, doit être aussi pourvue à ses deux extrémités de portes de service et de portes de protection. Les portes d'amont de cette écluse sont complètement terminées. Pour l'extrémité nord de cette écluse, les portes sont aussi terminées à l'exception de quelques menus détails qui seront l'objet d'une attention immédiate. Le 1er août 1928, pendant la pose d'un poteau sur le battaant ouest de la porte de service d'aval dans le sas est de l'écluse 6, l'une des grues locomobiles employées pour cette opération a été renversée dans le sas, basculant le battant ouest en partie érigé de la porte de protection. Il en résulta douze pertes de vies, et les portes en partie posées ont été si sérieusement endommagées qu'il a fallu les remplacer. L'érection des nouvelles portes n'a été reprise qu'en septembre.

Pour résumer le progrès des travaux sur cette section, on peut dire que les pourcentages suivants ont été exécutés: excavation de roc, 97.3 p. 100; excavation de terre, 83.7 p. 100; béton, 96.2 p. 100; berges étanches, 80 p. 100.

Section nº 4.—Cette section s'étend sur une distance d'environ deux milles vers le sud de la section nº 3, ou de la limite sud du village de Thorold jusqu'à un quart de mille au nord de l'extrémité nord du village d'Allanburg. Les travaux comportent l'excavation de la tranchée et de l'emplacement des portes et du déversoir, la construction de ponceaux pour les ruisseaux Shriner et Beaver-Dam, le déplacement d'un embranchement du chemin de fer National-Canadien, la construction de deux ponts et diverses autres entreprises de moindre importance.

Comme on l'a dit déjà, cette section est sous contrat, de même que la section nº 3, avec la *Peter Lyall & Sons Construction Company, Limited.*

Les travaux d'excavation dans le bassin de virage, dont l'emplacement se trouve traversé par le prisme du canal actuel formant le bief entre les écluses 24 et 25 du canal Welland, ont été poussés durant l'hiver après l'assèchement de ce bief. Le long du côté ouest du bassin et à l'extrémité ouest du déversoir de sûreté, la terre a été enlevée jusqu'au roc. Les travaux semblables ont été exécutés au bout du côté est du bassin, y compris l'enlèvement d'une partie de la berge nord du canal actuel. Après cela, on commença l'excavation dans le roc. Il faudra attendre après la fermeture de la prochaine saison de navigation pour continuer les travaux. A l'emplacement de la porte de protection, les travaux d'excavation de terre et de roc ont été faits à l'extrémité nord du tambour d'assèchement. L'excavation pour les trois premières piles et deux coursiers du déversoir de sûreté a été terminée et la place est prête à recevoir le béton; puis après la fermeture de la navigation on a fait l'excavation des piles ouest situées dans la tranchée du canal actuel. Au sud de la porte de protection, les travaux d'excavation ont été poussés en deux endroits de la tranchée, la levée ouest étant complétée jusqu'à la hauteur de la berme. La berge étanche formant l'approche est du pont nº 9 a été terminée ainsi que le remplage du mur est du même ouvrage. A l'extrémité ouest du déversoir de sûreté, la berge semblable formant l'approche ouest pour le chemin du déversoir et le pont nº 9 a été pratiquement complété.

Près de la porte de protection, il a été placé environ 50,000 verges cubes de béton, ce qui complète tous les monolithes des murs est et ouest au sud du monolithe en tambour pour la vanne d'assèchement, à l'exception de ceux du mur ouest qui sont montés à moins de cinq pieds du couronnement. Le bétonnage près de la porte de protection avec les murs d'entrée est maintenant avancé de 83 p. 100. Sur le bout ouest du déversoir de sûreté, il a été posé du béton jusqu'à ce qu'il devint nécessaire de remettre l'eau dans le bief du canal Welland. Les huit piles et coursiers du côté est de cet ouvrage seront terminés, nous l'espérons, durant l'été prochain. Pour compléter le bout ouest il faudra attendre l'hiver prochain pour assécher de nouveau le canal.

Indépendamment de son contrat général, avec le gouvernement, la *P. Lyall & Sons Company* a accepté un contrat de la *Ontario Paper Company* dans le but de construire un bassin en béton allant dans une direction nord-est à partir de l'extrémité nord de l'ouvrage de la porte de protection. Les travaux de ce bassin ont été commencés en octobre et ont été continués durant les temps froids, les murs étant rendus à une hauteur de moins de 12 pieds du couronnement.

Au cours de l'année, le revêtement de protection en béton sur le talus ouest du prisme a été complété, ainsi que les travaux de nivellement et de gazonnement.

La base en béton du pont nº 10 pour le chemin de fer National-Canadien a été terminée en 1927. La charpente d'acier, exécutée à contrat par la *Canadian Bridge Company, Limited*, a été terminée le 2 mars, et le pont est maintenant ouvert au trafic.

A la fin de l'année fiscale, l'état des travaux sur cette section peut se résumer comme suit: excavation de roc, 83.6 p. 100; excavation de terre, 90.9 p. 100; bétons de tous genres, 83.1 p. 100; berges étanches, 99.5 p. 100.

Section nº 4b.—Cette section, située immédiatement au sud de la section nº 4, comprend une étendue de la tranchée du canal d'une longueur d'un quart de mille. Elle est située immédiatement au nord de la jonction du canal actuel avec le tracé du canal à eau profonde près du village d'Allanburg. Les travaux à faire consistent dans l'excavation de la tranchée, la construction des berges étanches, la construction d'un ponceau en siphon sous le canal pour le ruisseau Davis. Le contrat relatif à cette entreprise a été accordé à Johnston P. Porter le 28 juillet 1926.

Toute l'excavation de terre sur cette section a été terminée en 1927. Durant l'année dernière, les travaux ont été limités à l'enlèvement du roc, opération à peu près terminée. On s'attend qu'il n'y aura plus de travail de ce genre à faire avant la rentrée de l'eau dans cette section avec la section nº 4.

Environ 70 p. 100 du travail prévu par le contrat a été fait à date.

Section nº 5.—Cette section a une longueur d'environ 3¼ milles et s'étend d'Allanburg à Port-Robinson. Les travaux à faire comprennent l'excavation et le dragage de terre et de roc, la construction de deux ponts, l'un à Allanburg et l'autre à Port-Robinson, la pose de petites quantités de béton et de pierre de protection sur les levées du canal.

Les travaux de cette section sont faits à l'entreprise en vertu d'un contrat passé depuis sept ans avec la *Canadian Dredging Company, Limited.*

Depuis le mois de mars 1925, aucun travail n'a été fait sur cette section, et l'entrepreneur a transporté tout son outillage sur la section nº 7. De tous les travaux spécifiés dans le contrat, il ne reste qu'environ 3 p. 100 à terminer. Ces travaux seront complétés par l'enlèvement des ponts tournants sur l'ancien canal à Allanburg et à Port-Robinson et leur remplacement par les ponts 11 et 12.

Section nº 6.—Cette section part d'un point situé dans la section nº 5 à environ un mille au nord de Port-Robinson, et couvre une distance de près de cinq milles vers le sud jusqu'à Welland. Cet empiétement sur la section nº 5 a été rendu nécessaire par des éboulis qui se sont produits dans la tranchée du canal au nord de l'ancienne limite nord de la section nº 6. Les travaux à faire comportent le dragage et l'élargissement de la tranchée du canal actuel, le détournement de la rivière Welland, qui traverse le tracé du canal à l'extrémité nord du village Welland, au moyen d'un large tunnel en U, la construction de berges étanches, le revêtement en béton des talus, etc.

Les travaux de cette section ont été entrepris à contrat par l'*Atlas Construction Company, Limited,* et *E. O. Leahey & Company, Limited,* le 12 octobre 1925.

Sur l'excavation dans le roc, il a été fait environ 38 p. 100, et 2,400 verges cubes ont été enlevées durant l'année. Cette quantité comprend surtout l'enlèvement de l'ancienne maçonnerie dans le voisinage du ponceau en siphon et des blocaux dans la tranchée du canal. Les excavations de terre ont été faites dans la tranchée du canal sur toute la section ainsi que sur l'emplacement du ponceau en siphon, les opérations de l'année ayant enlevé un total de 1,865,000 verges cubes.

La construction des berges étanches entre le côté est du tracé du canal et la rivière Welland a été poursuivie du mois de mai jusqu'à la fin de novembre. Cette berge qui a une longueur de près de quatre milles, a été complétée au niveau prévu sur une longueur de 1.4 mille. Durant la saison de 1928, environ 426,000 verges cubes de matériaux ont été déposées dans cette levée étanche, ce qui fait un total à date d'environ 1,249,000 verges cubes, soit 74 p. 100 du total de l'entreprise.

La pose de dalles en béton pour la protection du talus le long des deux côtés du prisme a été poussée activement durant l'année dernière, et ce travail est maintenant avancé à 73 p. 100. Les travaux de gazonnement ont suivi la pose des dalles en béton.

Les travaux pour la construction du ponceau en siphon pour le passage en dessous du canal, du côté ouest au côté est, des eaux détournées de la rivière Welland ont fait des progrès très satisfaisants durant l'année. Les deux tubes de 22 pieds qui, à la fermeture de la saison de 1927-28, restaient à construire, sont maintenant complètement terminés. Les travaux d'excavation pour placer ces tubes et pour les murs d'approche non terminés ont comporté l'enlèvement d'environ 38,000 verges cubes, ce qui fait, pour tous les travaux d'excavation exécutés, un total de 174,000 verges cubes, soit 95.5 p. 100 du montant complet à enlever. Tout le béton pour le ponceau en siphon est maintenant terminé, à l'exception de six monolithes dans le mur d'approche sud-ouest et le tiers d'amont du mur d'approche nord-est. Jusqu'à présent, il a été posé environ 93,000 verges cubes de béton dans cet ouvrage, soit à peu près 95 p. 100 du total requis.

Le 7 décembre 1928, l'ancien canal Welland, à partir du cours actuel de la rivière Welland et le croisement entre l'ancien et le nouveau canal à environ un mille au nord de ce point, fut abandonné et le trafic fut détourné vers la nouvelle route passant au-dessus du ponceau en siphon. On entreprit alors la construction des barrages d'assèchement pour retirer l'eau de l'ancien canal, et le paravhèvement de la berge étanche sur le côté est du nouveau canal. Cet ouvrage est maintenant assez avancé pour nous permettre d'assécher le chenal de décharge à l'extrémité est du siphon. Avec le parachèvement de ce chenal de décharge, la rivière Welland pourra être déviée de son cours actuel pour la faire passer par le nouveau conduit en siphon. Le dragage jusqu'au niveau prévu du nouveau prisme au sud du ponceau, opération qui comporte l'enlèvement d'une partie considérable du lit ancien de la rivière, pourra alors être effectué. On s'attend de pouvoir pousser ces travaux durant la prochaine saison.

Pour résumer les travaux exécutés, on peut dire qu'ils sont avancés comme suit: excavation de roc, 38 p. 100; excavation de terre, 62 p. 100; bétonnage, 61 p. 100; et berges étanches, 74 p. 100.

Section n° 7.—Cette section, d'environ 6 milles de longueur, s'étend du village de Welland jusqu'aux limites nord du village de Humberstone. Depuis le 30 décembre 1924, les travaux ont été confiés à contrat à la *Canadian Dredging Company,* et comprennent le dragage et l'élargissement de la tranchée du canal actuel jusqu'à environ un mille au nord du bout de la section, où le nouveau tracé se sépare de l'ancien canal, l'excavation du nouveau tracé de ce point jusqu'à la nouvelle jonction avec le canal actuel, la construction de cinq ponts, la construction de murs de soutènement et de quais aux deux bouts de la section, les travaux de protection des talus, etc.

Les travaux d'excavation dans le roc et la terre ont été poussés durant la plus grande partie de l'année. Il a été enlevé un total d'environ 254,000 verges cubes de roc durant l'année, ce qui fait pour cette classe de matériaux une quantité de 1,276,000 verges cubes, soit environ 79 p. 100 du montant total à enlever dans cette section. Pour l'excavation dans la terre, il a été enlevé environ 9,264,000 verges cubes en tout, soit environ 94 p. 100 de la quantité totale. Durant l'année l'excavation a comporté l'enlèvement d'environ 1,442,000 verges cubes. La longueur totale de la tranchée maintenant creusée au niveau prévu est d'environ 4½ milles, soit environ 75 p. 100 de toute la longueur de la section. A la jonction de l'ancien canal et du nouveau canal, tout près de la limite nord du village de Humberstone, les opérations de dragage sont bien avancées, et on s'attend de relier durant la prochaine saison le nouveau tracé avec l'entrée d'aval de l'écluse 8, aussitôt que cette entrée sera terminée.

Le bétonnage de protection des talus a été continué durant l'année sur le côté ouest du prisme en deux différents points sur une longueur d'environ 1,250 pieds, ce qui complète tout le travail de protection à faire dans cette section. Sur certaines parties de la levée, il a été nécessaire de mettre de la pierre à la place des dalles de béton, à cause de la nature instable des matériaux qui s'y trouvaient. Ce remplacement a été fait sur les deux levées entre les ponts 17 et 18, sur la levée ouest entre les ponts 15 et 16, et enfin sur la levée est dans le voisinage du pont 16. Il a été posé beaucoup de gazon sur les diverses parties des levées.

A l'extrémité sud de la section, on a complété la construction du mur de bassin en béton le long du côté ouest du canal actuel vis-à-vis la jonction des deux tracés. Sur le côté est, le mur a été complété jusqu'à la berge nord du présent canal. Le reste de ce mur, qui se trouve compris dans la section 7, sera construit après que le trafic sera détourné par le nouveau tracé. A l'extrémité du bout nord de la section, le mur de soutènement sur le paroi ouest du prisme, de la rue Maple en allant vers le nord dans le canton Welland, a été terminé sur une longueur de 200 pieds. Dans la même localité, on a commencé sur le côté est du prisme la construction de deux monolithes adjacents aux extrémités nord et sud de la culée du pont n° 13. Cet ouvrage sera complété durant la prochaine saison.

Il y a dans cette section six ponts sur le canal, les numéros 13 à 18 inclusivement. Les bases en béton des ponts 14, 16 et 17 ont été terminées avant 1928. Le pont 15 a été construit par le chemin de fer *Michigan Central* avant le commencement des travaux du canal à eau profonde. Les bases des ponts 13 et 18 ont été terminées durant l'année dernière. Le contrat de la superstructure du pont 13, une travée ascension verticale, a été accordé en octobre dernier à la *Dominion Bridge Company*. On n'a pas encore commencé l'érection de ce pont. La superstructure du pont 14 a été construite à forfait par la *Canadian Bridge Company*. C'est aussi un pont levant d'une seule travée. Il sert au trafic depuis septembre dernier. La charpente d'acier du pont 16, une travée semblable à celles des ponts 13 et 14, a aussi été érigée par la *Canadian Bridge Company;* ce pont a été terminé et livré au trafic en même temps que le pont 14. Ces trois ponts sont tous pour l'usage du public et relient des chemins publics; le pont 13 sert en outre à la circulation des tramways. Le pont 17, une travée à ascension verticale de 200 pieds de longueur, portant une voie simple pour le tronçon Wabash du réseau du National-Canadien, traverse le canal à Dainville. Il a été érigé par la *Canadian Bridge Company* et sert depuis mai 1927. Le pont 18, qui sert au passage de la route publique Forks, à Dainville, est aussi un pont levant d'une seule travée. La *Canadian Bridge Company* avait le contrat pour la superstructure, mais jusqu'à présent, à part la livraison sur les lieux de quelques matériaux de construction, aucun travail n'a été fait pour ériger cette travée.

La construction du nouveau chemin public le long du côté est du canal, entre Welland et Humberstone, a été commencée en août 1927 et terminée en juillet dernier, puis ensuite elle a été livrée au trafic.

Les travaux accomplis jusqu'ici sur cette section peuvent se résumer comme suit: excavation de roc, 79 p. 100; excavation de terre, 94 p. 100; béton en massifs, 76 p. 100; béton pour la protection des talus, 95 p. 100.

Section n° 8.—Cette section, qui s'étend de l'extrémité nord du village de Humberstone jusqu'à l'eau profonde dans le lac Erié, est d'environ 3 milles de longueur. Les travaux à exécuter comportent l'excavation du nouveau tracé de l'extrémité nord de la section sur une distance d'environ 1½ mille, le creusage et l'élargissement du canal actuel sur le reste du parcours, la construction de l'écluse de protection ou écluse 8, avec murs d'entrée, etc., la construction d'un déversoir d'amenée par le travers du canal Welland à la rue Main, Humberstone, le dragage et le creusage du port et la construction d'un prolongement au brise-

lames de Port-Colborne, la construction de trois ponts et de nombreuses autres entreprises de moindre importance. Le contrat principal pour ces travaux a été accordé en février 1924 à *A. W. Robertson, Limited.*

A l'entrée d'aval de l'écluse 8, toute l'excavation de roc a été terminée durant l'année. Près de l'emplacement du pont 20, toute l'excavation de roc a été faite au point de détournement temporaire du chemin de fer. Il en a aussi été fait dans la tranchée pour l'emplacement du mur est de l'entrée d'aval, et en enlevant les matériaux qui se trouvaient au nord et au sud de l'écluse. Le total des travaux d'excavation durant l'année sur la division de terre s'élève à environ 93,700 verges cubes, ce qui forme un total d'environ 2,033,000 verges cubes de roc excavé dans cette section depuis le début des travaux, soit à peu près 97.3 p. 100 de toute l'entreprise d'excavation. Pour compléter les travaux d'excavation à l'extrémité sud de l'écluse, les portes en bois servant à l'assèchement ont été fermées et l'écluse a été inondée au niveau du lac Erié. Pour l'excavation de terre, il a été enlevé environ 15,000 verges cubes sur la division de terre. La quantité totale de cette classe de matériaux enlevés s'élève maintenant à environ 961,500 verges cubes, soit à peu près 90 p. 100 du total prévu.

L'écluse 8 est maintenant complétée, à l'exception du radier en béton et d'une faible partie des deux monolithes du mur ouest, ouvrages que l'on espère compléter durant la prochaine saison. Le mur de l'est de l'entrée d'amont est maintenant terminé jusqu'à sa réunion avec le mur intérieur du port au pont 20. Le mur ouest d'amont est aussi fini à l'exception d'une petite partie à sa réunion avec le mur est du canal actuel. Le mur est de l'entrée d'aval est terminé sur une longueur de 500 pieds jusqu'à 8 pieds du couronnement. Seules les fondations des deux monolithes voisins de l'écluse vis-à-vis le mur ouest ont été placées à date. Le mur ouest du port, y compris les appuis des ponts 20 et 21, a été terminé à l'exception des raccordements avec le mur est de l'écluse de protection du canal actuel, ces ouvrages devant être différés jusqu'à ce que le trafic soit dirigé par la nouvelle route. Le mur est du port et le mur du bassin de la *Canada Furnace Company* ont été complétés avant le commencement de l'année financière 1928-29. On s'attend que les deux murs qui restent à compléter seront terminés durant la prochaine saison. Jusqu'à date, on peut dire qu'il a été posé environ 271,000 verges cubes de béton dans les ouvrages de la division de terre, soit à peu près 93 p. 100 de la quantité totale prévue. Les portes en bois, pour la vidange de l'écluse, situées près de l'extrémité nord de l'écluse 8 ont été complètement terminées et placées sur leurs aiguillots en juin dernier, tandis que celles de l'extrémité sud ont été placées quatre mois plus tard et supportent maintenant la pleine poussée des eaux du lac Erié. Les deux paires de portes d'acier, les portes de service et les portes de protection, ont été construites et mises en place immédiatement. Ces portes ont 44 pieds et 6 pouces de hauteur.

Le pont n° 19 à l'extrémité nord de l'écluse 8, pont à une travée basculante servant pour un chemin public, a été terminé en 1927, à l'exception des moteurs électriques pour la manœuvre du pont. Cette machinerie est maintenant installée et le pont a été accepté comme pont mobile. Le pont n° 20, pont à une travée à levée verticale, pour la division Buffalo-Goderich du réseau National-Canadien, est maintenant pratiquement terminé et devrait être livré à la circulation dans un mois. Le pont 21, travée à ascension verticale, sur le prolongement de la rue Clarence, Port-Colborne, est maintenant bien avancé; la structure en acier est complètement posée, et l'installation de la machinerie, du contrepoids et du pavage en béton de la travée mobile devrait être effectuée vers la fin de mai, alors que le pont sera prêt à servir au trafic.

La partie du chemin de fer Welland-Port-Colborne qui se trouve dans les limites de la section n° 8 a été terminée cette année. Tout le chemin public a été ouvert au public depuis septembre dernier et subit d'une manière satisfaisante l'épreuve d'un fort trafic.

Les travaux sur les divisions du port et du lac dans cette section ont été confinés surtout au côté ouest. Les opérations se sont continuées depuis le commencement d'avril jusqu'à la fin de décembre, trois vaisseaux foreurs et deux dragues étant à l'œuvre. Les opérations de dragage ont comporté l'enlèvement de 104,000 verges cubes de roc, soit 90 p. 100 du total à enlever, tandis que les excavations de terre ont enlevé environ 36,300 verges cubes de matériaux, représentant aussi 90 p. 100 du total de l'entreprise pour cette classe de matériaux. Tout le roc excavé a été utilisé pour faire du remplissage dans le prolongement du brise-lames sur le côté qui donne sur le lac. Ce remplissage, 40 pieds de largeur sur toute la longueur du brise-lames, est complètement terminé.

Le résumé des principaux travaux exécutés à date dans la section nº 8 donne l'état suivant: excavation de roc, 94 p. 100; excavation de terre, 97 p. 100; bétonnage, 90 p. 100; pilotis d'acier, 99 p. 100.

Chemin de fer de construction.—Le chemin de fer de construction a servi durant toute l'année, mais le trafic y a été beaucoup moins intense que durant les années antérieures. Il a servi à transporter 8,299 charges de wagons durant les douze mois. Par suite de la diminution du trafic, le chemin a été utilisé à une seule voie, la deuxième voie ayant été enlevée, à l'exception des voies d'évitement nécessaires à la circulation. La locomotive de manœuvre Mogul employée autrefois a été vendue et remplacée par une locomotive à réservoir cintré qui peut fonctionner dans les courbes accentuées des divers tronçons posés pour la disposition facile des matériaux. Trois wagons à bascule de douze verges ont été ajoutés au matériel roulant. Il n'y a pas eu de pertes de vie durant l'année, les quelques accidents qui sont survenus étant de nature peu sérieuse.

Ponts.—On a déjà fait mention des progrès accomplis pour les ponts maintenant terminés ou en construction en repassant les sections du canal qui contiennent ces ponts. Lorsque le canal sera complété, il se trouvera traversé par 20 ponts: un dans la section nº 1, trois dans la section nº 2, trois dans la section nº 3, deux dans la section nº 4, deux dans la section nº 5, six dans la section nº 7, et 3 dans la section nº 8. Sur le nombre total, six (les numéros 6, 8, 10, 15, 17 et 20) sont traversés par une voie ferrée, les quatorze autres servant à des chemins publics. Les ponts 1, 3, 4, 7, 8, 10, 14, 15, 16, 17 et 19 sont maintenant terminés (les numéros 4 et 10 l'ont été au cours de l'année dernière). Les ponts 1, 3, 7 et 19 sont du type à une seule travée basculante et le pont nº 4 est un pont basculant à deux travées. Les ponts 8 et 15 sont des ponts tournants. Les ponts 10, 14, 16, 17, 20 et 21 sont tous des ponts à levée verticale. Le pont nº 6 sera un pont d'une seule travée à bascule. Le contrat pour l'érection de ce dernier pont a été accordé à la *Hamilton Bridge Company*; celui du pont nº 13, à la *Dominion Bridge Company*, et ceux des ponts 5 et 18 à la *Canadian Bridge Company*. La construction des uonts 9, 11 et 12 n'a pas encore été adjugée.

Portes en acier pour écluses.—Un contrat a été accordé le 18 juin 1926 à la *Steel Gates Company Limited* pour la confection et l'érection de 21 paires de portes en acier pour les écluses, et un avenant a été ajouté à ce contrat à la date du 15 mars 1928 pour la confection et l'érection d'une paire additionnelle de portes destinées à l'entrée du chantier des portes à Port-Weller. Les progrès dans l'exécution de ce contrat ont été tellement satisfaisants qu'il ne reste maintenant que 25 p. 100 du travail à faire. L'état des travaux aux diverses écluses a été donné en détail dans la description des sections où se trouvent ces portes.

Valves et machinerie de manœuvre.—La fourniture et la livraison de la plupart des valves pour les écluses et les déversoirs, ainsi que la plus grande partie des machines pour la manœuvre des portes et des valves ont été adjugées à forfait.

A l'écluse nº 1, la machinerie de manœuvre pour les quatre portes de service a été fournie en vertu d'un contrat avec la *Dominion Bridge Company*; les machines ont été installées, essayées et trouvées satisfaisantes. La fourniture et la livraison de la machinerie de manœuvre pour les portes et les valves des autres écluses et déversoirs ont été accordées à forfait à la *Montreal Locomotive Works,* comprenant un sous-contrat avec la *Harland Engineering Company,* d'Alloa, Ecosse, qui doit fournir les machines électriques. Jusqu'à présent, aucune des machines spécifiées dans le contrat n'a été livrée. On s'attend cependant que l'expédition de ces machines commencera en moins de deux mois et sera terminée vers la fin de l'année.

La fourniture des valves est maintenant couverte par des contrats faits avec la *Montreal Locomotive Works* et la *Horton Steel Works,* puis il sera en outre accordé un autre contrat à la *Dominion Bridge Company* à ce sujet. Les valves Taintor pour les écluses 2 à 7 inclusivement et les valves Stoney pour les déversoirs de l'écluse 2, 3 et 6 ont été livrées, et leur installation effectuée. Cinq des douze valves Taintor requises pour le déversoir de sûreté à la porte de protection à Thorold ont été livrées et le reste sera bientôt sur les lieux. L'installation de ces valves est surveillée par les fonctionnaires du ministère.

Edifices.—L'érection des divers édifices requis pour les besoins du canal a été commencée en 1927 sous la direction d'un personnel du ministère. Durant l'année financière, les travaux ont été poussés activement et 29 édifices en tout ont été terminés. Il y a quatre bâtisses à l'écluse nº 1, cinq à l'écluse nº 2, cinq à l'écluse nº 3, quatre à l'écluse double nº 5, une à l'écluse double nº 6 et dix à l'écluse nº 8. Aux écluses nºs 4 et 7, les travaux de l'entrepreneur général ont empêché la construction des bâtisses. Parmi les autres constructions érigées sont compris les relais électriques, les édifices pour le contrôle, les machines et la machinerie des valves et des portes.

Matériel électrique.—Le matériel électrique a été l'objet de progrès considérables durant l'année et une grande quantité de matériaux ont été achetés et livrés. L'installation de ce matériel a été exécuté par les employés du ministère.

Des lignes de transmission ont été érigées à partir du pont nº 8, jusqu'au côté sud du village de Thorold, au passage de la voie ferrée du réseau National-Canadien au pont nº 10; à partir d'un point situé près du ponceau en siphon dans une direction nord sur une distance de 6,000 pieds, puis à partir du relai de l'écluse nº 8 en allant vers le nord sur une distance d'environ 9,000 pieds. En sus, on a installé la canalisation d'amenée partant de la ligne de transmission de la *Dominion Power and Transmission Company* et se rendant au relai de l'écluse nº 8. Entre les écluses 1 et 3, on a travaillé à une canalisation électrique qui sera continuée durant la prochaine saison vers le sud jusqu'à la porte de protection située près de Thorold. Le long du côté est du canal, de Ramey's-Bend vers le sud jusqu'à la rue Killaly de Port-Colborne, la ligne de transmission à une tension de 30,000 volts a été érigée conformément à la convention passée avec la Commission hydroélectrique.

Un contrat a été consenti à la *Packard Electric Company* pour la fourniture de dix transformateurs de 600 K.V.A. pour les relais de l'écluse nº 1, des trois écluses doubles en volée et de l'écluse nº 8, et avec la *Ferranti Electric Company* pour douze transformateurs de 300 K.V.A. pour les relais des écluses 2, 3 et 7 et de la porte de protection. Tout ce matériel a été reçu et l'installation en est terminée aux écluses 1 et 8 et bien avancée à l'écluse 2. Les installations de la canalisation de force motrice sont aussi terminées aux ponts 4, 10, 20 et 21. La pose des câbles d'énergie et de contrôle a été terminée aux écluses 1, 2 et 3, autant que possible, en attendant la livraison des machines de manœuvre et des tableaux de contrôle.

Laboratoire.—Durant l'année, il a été reçu 419,892¾ barils de ciment qui ont été acceptés et distribués aux diverses parties du canal. En aucun cas, il n'a été nécessaire de rejeter quelque partie des consignations de ciment de la *Canada Cement Company.* Des essais ont aussi été faits du béton préparé aux bétonnières des divers entrepreneurs. Ces essais ont prouvé dans tous les cas que le béton employé dans les ouvrages satisfaisait pleinement les exigences des cahiers des charges. Il a été aussi fait une série spéciale d'essais, qui ont donné satisfaction, au sujet de l'Haydite, composition qui comporte du charmot comme ingrédient, et qui a été employée au lieu du béton ordinaire pour le pavage des ponts levants servant de chemins publics. Les essais ordinaires ont aussi été faits au sujet du sable, du gravois et de la chaille, ainsi que des peintures et autres enduits protecteurs, des boulons d'ancrage, etc.

Commandes diverses.—On a confié à la *Welman Seaver Morgan Company,* de Cleveland, Ohio, et de Toronto, la préparation du dessin d'un bon lève-porte. Les plans ont déjà été soumis et sont à l'étude. Parmi les importantes commandes de matériaux, on peut mentionner les poutres pour les travées fixes du pont 21, la fourniture du câble métallique recouvert de plomb, des parafoudres-coupe-circuits, isolateurs, câbles de cuivre nu pour lignes de transmission, etc.

Sommaire général.—Pour les différentes catégories de travaux que comporte la construction du canal, voici quelles sont les quantités approximatives des principaux travaux à faire et la proportion déjà exécutée:—

Creusage dans le roc	8,961,000 vgs cub.	90·9 p.c.
Creusage dans la terre	50,731,000 "	86·9 "
Berges à l'épreuve de l'eau	4,771,000 "	88·4 "
Béton de tout genre	3,516,000 "	93·8 "
Armatures d'acier	28,701,000 livres	93·0 "
Pilotis d'acier	37,590,000 "	95·8 "

(*i*) CANAL DU SAULT STE-MARIE

Ce canal relie le lac Huron au lac Supérieur et sert à éviter le rapide de la rivière Ste-Marie. Il n'a qu'une écluse. Il a un mille et un tiers de long entre les extrémités est et ouest des chenaux d'entrée. Il est entièrement construit en territoire canadien.

Ouvert au trafic le 1er mai, le canal s'est refermé le 15 décembre, ayant été ouvert 229 jours. Le total du tonnage inscrit des navires qui ont passé par l'écluse a été de 4,486,489, ce qui représente une augmentation de 2.27 pour cent sur le tonnage de l'an dernier. Il y a une augmentation de 36 p. 100 dans le tonnage des marchandises. Pour les canaux canadiens et américains pris dans l'ensemble, le tonnage inscrit accuse une augmentation de 4 p. 100 et le tonnage du fret, de 4 p. 100. Le trafic des navires canadiens qui ont passé par le canal accuse une augmentation de 14 p. 100 dans le tonnage inscrit et de 19 p. 100 dans le tonnage de fret. Le nombre total des navires qui ont passé par l'écluse a été de 3,358. Il avait été de 3,239 en 1927.

Le canal a fonctionné sans accidents d'un bout à l'autre de la saison.

Toutes les réparations relatives au renouvellement du sommet du musoir sud d'amont sont maintenant terminées. A l'exception du musoir nord d'aval, qui est en assez bon état pour durer encore quelques années, le sommet de tous les musoirs a été renouvelé en béton. Pendant la prochaine saison, nous nous proposons de réparer les murs d'entrée d'amont, de peinturer le barrage mobile et de renouveler le bois entre les pertuis.

Le dragage du port par le ministère des travaux publics, commencé en 1927, s'est continué cette saison. On vise à approfondir le chenal d'entrée d'aval du canal canadien pour qu'il ait la même profondeur que le chenal américain. Les travaux sont maintenant terminés du côté sud de la ligne centrale.

L'eau a encore été haute au cours de cette saison. La hauteur d'eau moyenne dans l'écluse a été supérieure de seize pouces à celle de 1927 et de 32 pouces à celle de 1926. Celle-ci est la plus basse qui ait été enregistrée.

2. RIVIÈRES OTTAWA ET RIDEAU

(*a*) ÉCLUSE SAINTE-ANNE

Ce canal surmonte les rapides Sainte-Anne entre l'île Perrot et l'île de Montréal, à la jonction du lac Saint-Louis avec la rivière Ottawa. Il consiste en deux écluses parallèles, l'ancienne et la nouvelle, ayant chacune une élévation de trois pieds. L'ancienne écluse, qui n'est plus en usage, a une profondeur de six pieds seulement, mais dans la nouvelle écluse il y a neuf pieds d'eau sur les buscs.

La navigation s'est ouverte le 26 avril et fermée le 30 novembre. Il n'y a eu aucun accident et le trafic n'a pas été retardé au cours de cette période.

Au nombre des travaux de réparation et d'amélioration exécutés au cours de l'année on peut mentionner les suivants:—

On a reconstruit en sapin de la Colombie une paire de portes d'écluse de 28 pieds par 23. Les quatre portes des deux écluses ont été grattées et peinturées ainsi que les poteaux d'amarrage et les lampadaires. On a jointoyé les murs d'écluse. Les sentiers, des deux côtés des écluses, ont été réparés et recouverts de chaille. Tous les ponts au-dessus des déversoirs ont été grattés et peinturés et les garde-fous du déversoir, près du couvent, ont été réparés et peinturés.

On a étendu un chaland de pierre cassée sur le mur de dérivation d'amont et placé trois poteaux d'amarrage. On a redoublé en madrier deux coins de la pile du centre de l'entrée d'amont. A la digue Baker, chenal de protection au sud-est de l'entrée d'aval, les travaux de renouvellement des murs intérieurs, commencés en 1927, ont été terminés par la construction de 1,130 pieds linéaires de mur, de l'autre côté du chenal. On a ensuite rempli ce mur. Ces murs, construits en béton massif, ont 9 pieds de haut et une épaisseur moyenne de 3 pieds 6 pouces. Du côté nord-est de l'entrée d'amont, il y a six quais de retenue de 14 pieds carrés et de 12 pieds de haut au-dessus de la ligne de basses eaux, qui primitivement furent construits en encoffrements remplis de pierre. On en a reconstruit 4 en béton en 1927, depuis la ligne des basses eaux. La cinquième pile fut également reconstruite en 1928 et il ne reste plus qu'une pile à renouveler.

L'ancienne résidence du statisticien, actuellement louée, a été peinte et le hangar lambrissé en tôle de fer galvanisée. D'autres bâtiments ont subi de petites réparations.

On a calfaté et peint deux chaloupes à rame et le chaland plat n° 2 et calfaté le chaland à grue.

(*b*) CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE

De l'écluse Sainte-Anne jusqu'à l'entrée inférieure du canal de Carillon se trouve une étendue d'eau navigable d'une longueur de 27 milles passant par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa. Le canal de Carillon qui a une longueur de trois quarts de mille, rachète, grâce à ses deux écluses, la différence de 16 pieds qui existe entre le niveau du barrage situé à sa tête et le niveau du bas de la chute naturelle, en aval.

Les rapides du Long-Sault, situés à 6 milles en amont du canal de Carillon, se trouvent évités par le canal de Grenville dont la longueur est de cinq milles et trois quarts; ce canal a cinq écluses. Dans les deux canaux, la profondeur de l'eau est de neuf pieds au-dessus du busc des écluses.

La navigation sur ces canaux a été ouverte du 30 avril au 30 novembre. Aucun accident n'a retardé le trafic et les ouvrages des canaux n'ont subi aucune avarie.

Les travaux de réparation exécutés sur ces canaux au cours de l'année comprennent les suivants:—

On a peint les portes d'écluses, les poteaux d'amarrage, etc., à chaque écluse. On a renouvelé les treuils de portes, les plates-formes, les échelles, etc., des écluses 5, 6 et 7. On a gravelé les côtés des écluses 3, 4, 5, 6 et 7. Aux écluses 4 et 6, on a installé de nouvelles portes et réparé les anciennes.

Le talus de pierraille du côté sud du canal de Grenville a été refait à divers endroits et l'on a gravelé une partie du chemin de touage du côté nord.

Les réparations commencées en 1927 au barrage de Carillon ont été continuées. Ces réparations ont consisté dans la réparation des vieilles estacades et la construction de nouvelles, la construction de deux piliers d'ancrage pour casser le courant, et l'enfoncement de deux petits caissons sur le haut du barrage à l'ouest de la brèche, caissons que l'on a reliés par un barrage de hausses. Ces réparations se termineront la prochaine saison.

L'intérieur de la résidence anciennement occupée par le contremaître du canal a été pratiquement refait en vue de loger le surintendant. On a approfondi la cave et posé un appareil de chauffage à l'eau chaude. On a changé les divisions de la maison, plâtré les murs et les plafonds, installé une chambre de bain, posé des planchers de bois dur, etc. Dans le nouvel atelier, on a installé une grande et une petite planeuses, une scie à ruban et un moteur à essence. On a aussi fait nombre de menues réparations tel que peinturage de bâtiments, réparation de clôtures, de lignes téléphoniques, etc.

Le remorqueur *Shirley* a subi plusieurs réparations: la coque a été rapiécetée, grattée et peinte, le moteur a été visité, la chaudière nettoyée, le gouvernail réparé et l'on a installé une nouvelle hélice. On a également fait des réparations aux chalands et aux barques. On a construit un nouveau chaland de 60 pieds de long et de 20 pieds de large par 5 de profondeur, pourvu de six bittes et de deux guindeaux de fonte.

(*c*) CANAL RIDEAU

Ce canal se rattache à la rivière Ottawa à environ 56 milles en amont de la tête du canal Grenville et assure une route par eau entre les cités d'Ottawa et de Kingston. Il comprend une série de cours d'eau naturels reliés par des tranchées artificielles, couvre 126 milles et quart de distance et compte quarante-sept écluses dans lesquelles la profondeur minimum de l'eau est de 5 pieds. Au moyen de trente-trois écluses, l'eau atteint son plus haut niveau dans la partie supérieure du lac Rideau, et de là, passant par quatorze écluses, elle reprend le niveau du lac Ontario. Un canal auxiliaire d'une longueur de 7 milles et connu sous le nom de " Branche Tay " relie la ville de Perth à l'extrémité nord de la partie inférieure du lac Rideau. Sa profondeur minimum est de 5 pieds.

La navigation s'est ouverte à Ottawa et Kingston-Mills le 1er mai pour se fermer, à ces deux endroits, le 20 novembre.

Au cours de l'année écoulée, l'approvisionnement d'eau a été amplement suffisant pour les besoins de la navigation dans toutes les parties du canal.

Pendant la saison on a ouvert les écluses 14,813 fois, soit une diminution de 1,627 fois sur le total de 1927.

Les inondations du printemps de 1928 ont été particulièrement fortes et ont causé des dommages considérables aux diverses constructions le long de la section du canal qui coïncide avec la rivière Rideau, soit entre Ottawa et Smith's-Falls. Aux écluses de Hogsback, la défense de bois située en amont des déversoirs de trop plein s'est rompue. Les piliers est et ouest de la cloison ont été endommagés ainsi que des parties des caissons brise-glace. Le barrage de rete-

nue de Black-Rapids a également subi des dommages: les murs ont été soulevés et partiellement détruits par les glaces. Même quelques piles du pont de Kars n'ont pas été épargnées.

Voici les principaux travaux de réparation et d'amélioration exécutés au cours de l'année:—

A Ottawa, on a continué la construction des murs de soutènement en béton le long des berges du canal. On a posé 7,200 pieds de mur pendant l'hiver le long des rives du lac Dow, du pont de la rue Bank au pont du chemin de fer. Pour la mise au point des moulinets dont se sert le département, on a construit un réservoir couvert de 200 pieds de long, en béton, en arrière du nouveau mur de soutènement à l'est du pont de l'avenue Prétoria. Sur les murs construits l'année précédente on a fait des chaperons en béton et posé des garde-fous en tuyau de fer soutenus par des poteaux de béton. A l'emplacement du vieux bassin du canal, on a enlevé le magasin et le hangar pour faire place aux améliorations de la Commission du district fédéral et l'on a transporté le matériel au bâtiment situé au pied de la volée d'écluses. On a réparé le pilier d'enclave inférieur du côté ouest de l'écluse 3, et reconstruit en béton le pilier du côté est de l'écluse 8. On a repavé de madrier le pont de l'evenue Bronson.

A la station éclusière de Hogsback, on a posé de nouvelles portes à l'écluse n° 14. On a construit une nouvelle défense de billes, longue de 340 pieds, pour remplacer celle que les inondations de 1928 avaient endommagée. Quatre des caissons brise-glace ont été haussés de deux pieds et remplis. Les piliers est et ouest de la cloison ont été reconstruits de même qu'une partie du coffrage du côté est du tablier, en aval des déversoirs.

L'encoffrement de bois du côté est de la rivière à l'écluse de Black-Papids a été remplacé par une construction en béton. On a fait d'importantes réparations au barrage de retenue endommagé par les inondations de 1928 et au caisson en retour du côté est de la rivière. On a terminé la reconstruction de l'écluse, commencée l'an dernier.

A la station d'éclusage de Long-Island, on a démoli l'écluse 15, qui était sérieusement endommagée et on l'a reconstruite en blocs de béton. A l'écluse 16, on a bouché en béton un trou qui faisait beaucoup d'eau en amont du buse d'amont. On a installé deux nouvelles paires de portes aux écluses 19 et 21.

La travée tournante du pont de Kars a été reconstruite en bois. On a refait une partie du pilier à pivot, que la glace avait endommagé, et l'on a repeinturé les travées d'acier.

Aux rapides Burritt, on a en partie reconstruit le pilier d'arrêt au pied de l'écluse ainsi que le caisson de protection à la tête de l'île.

A l'écluse de Clowes, on a fini de reconstruire en béton l'été dernier le radier de bois situé en aval du déversoir. On avait abandonné ce travail en 1927 à cause de l'abondance des pluies et de la hauteur de l'eau.

Cinq des piles de bois du pont du déversoir ouest, à l'écluse de Kilmarnock, ont été reconstruites au-dessus de la ligne d'étiage, et l'on a posé un nouveau pavé. On a également réparé les caissons de signalement et la maison de l'éclusier.

On a posé un nouveau pavé sur le déversoir, à l'écluse Edmonds, et l'on a fait de menues réparations à divers bâtiments.

A la station éclusière d'Old-Sly, on a reconstruit six des caissons brise-glace en amont du déversoir, et l'on a repavé le pont du déversoir.

Parmi les menues réparations et améliorations effectuées à la station de Smith's-Falls, il faut compter la préparation de nouvelles hausses pour le déversoir de béton, terminé l'an dernier, un nouveau pouliage à chaîne à l'écluse 45, de nouveaux balanciers et passerelles aux écluses 43 et 46 et le peinturage de la maison de l'éclusier.

A la station d'éclusage de Beveridge, on a posé une nouvelle couronne d'appui en béton sous le petit bras du pont tournant.

Sur l'embranchement de Tay, on a reconstruit à partir de la ligne d'étiage les piles d'appui en bois des ponts des rues Drummond, Beckwick et Craig, dans la ville de Perth.

Aux abords nord du pont de la traverse Rideau, on a construit de nouveaux murs de béton surmontés de garde-corps en tuyauterie, on a renouvelé le pavé du pont et installé des chaînes de sûreté avec signaux d'arrêt aux bouts de la travée tournante.

On a établi une fondation de béton à la maison de l'éclusier, aux Narrows.

Au barrage du lac Wolfe, on a reconstruit à partir de la ligne d'étiage, le côté ouest du caisson de bois, en amont des glissières à hausses.

A l'écluse de Newboro, on a posé un nouveau tablier et un garde-fou au pont élevé, et l'on a réparé une partie du pilier d'arrêt.

A Brewster's-Mills, on a posé un nouveau tablier de madriers au pont du déversoir, et l'on a fait de petites réparations au petit bras du pont tournant et à la couronne d'appui en bois de charpente.

A la station d'éclusage de Kingston-Mills, on a démoli et reconstruit en béton le vieux mur de maçonnerie du côté nord du bassin. On a remplacé par des neuves les portes d'écluse 77. Parmi les améliorations de moindre importance, mentionnons la pose de nouveaux balanciers et de nouvelles passerelles aux portes d'écluse 76 et 78, d'un nouveau tablier et de nouveaux garde-fous au pont du déversoir, et d'un nouveau tablier au pont tournant.

La flottille de service du canal, comprenant le dragueur *Rideau*, les remorqueurs *Loretta* et *Agnes P.*, deux chalands à rejet latéral et trois chalands plats, a servi à différents endroits au cours de la saison. Le dragueur *Rideau*, avec le remorqueur *Agnes P.* et les chalands à rejet ont placé de grandes quantités de terre glaise en avant des barrages de Hogsback et de Black-Rapid, ont nettoyé la tranchée du canal entre la rue Bank et l'avenue Bronson et entre le pont de la Plaza et celui de l'avenue Laurier, enlevant les débris et les matériaux de déblai déposés pendant la construction des nouveaux murs, ont aussi enlevé l'encoffrement en face du terrain de l'exposition en vue de la construction des murs qui a eu lieu au cours de l'hiver. La flottille a aussi servi à enlever le bâtardeau à l'écluse Clowes. L'*Agnes P.*, lorsqu'il ne remorquait pas la drague, a servi à touer les chalands à bois et les chalands plats transportant des matériaux et de l'outillage à différents endroits du canal. Le remorqueur *Loretta* a posé des balises le long du chenal, a fait du touage, délivré des marchandises et servi aux visites d'inspection.

3. NAVIGATION SUR LA RIVIÈRE RICHELIEU

(*a*) ÉCLUSES ET BARRAGE DE SAINT-OURS

A un endroit de la rivière Richelieu, situé à 14 milles en amont de la ville de Sorel, le niveau de la rivière a été exhaussé de 5 pieds au moyen d'un barrage. Cette différence de niveau se franchit par l'écluse de Saint-Ours. L'eau atteint une profondeur de 7 pieds sur les buscs de l'écluse d'amont, mais sur le busc d'aval elle dépend du niveau du fleuve Saint-Laurent et elle a baissé jusqu'à 5 pieds et 3 pouces en octobre 1928.

L'écluse s'est ouverte à la navigation le 1er mai pour se fermer le 30 novembre.

Il n'y a pas eu d'accidents ni de retards au trafic.

On n'a eu à faire que de menues réparations au cours de l'année, entre autres, le remplacement de la porte ouest de l'écluse d'aval, la réparation de l'autre porte, la réparation d'une partie de la culée ouest du barrage, le peinturage de divers bâtiments, la réparation des clôtures, etc.

On a construit un nouveau chaland et bâti une cabine sur le chaland à grue.

(*b*) BASSIN DE CHAMBLY

Entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, soit une distance de 32 milles, la rivière est navigable pour les navires d'un tirant de 7 pieds. Le canal de Chambly, qui a ici son débouché, a une longueur de 12 milles et compte neuf écluses. Ce canal évite tous les rapides entre Chambly et Saint-Jean, établissant ainsi une voie de communication avec le lac Champlain. Les écluses assurent une masse d'eau de six pieds et demi de profondeur au-dessus des buscs.

Ce canal a été ouvert au trafic le 1er mai et fermé le 30 novembre.

Il n'y a pas eu d'accidents ni de retards au trafic.

A l'écluse 1, on a rempli tous les joints au pistolet à ciment, revêtu les chardonnets de plaques d'acier et renouvelé les buscs. Les portes d'aval on été renouvelées. Aux huit autres écluses, on a fait les réparations ordinaires: peinturage, ajustage de machines, etc.

On a renouvelé entièrement les tabliers de quatre ponts et fait des réparations générales aux autres ponts, tel que peinturage, régalage ou pavage des abords, ajustement des machines, renouvellement de tabliers, etc.

Le long du côté est du canal, le mur de pierre sèche a été reconstruit à plusieurs endroits. Cette reconstruction représente 355 pieds linéaires. Le chemin de halage a été réparé à la pierre concassée. A l'entrée d'amont du canal, on a dragué et nettoyé le canal.

A la façade du barrage en aile à l'entrée d'amont, la partie non finie du mur de béton, soit une longueur de 233 pieds, a été parachevée. En amont du barrage en aile, à l'entrée d'amont, les trois piliers d'encoffrement, qui ont 15 pieds carrés, ont été démolis jusqu'au-dessous de la ligne d'étiage et reconstruits en béton avec remplage de pierre.

Parmi les autres réparations, mentionnons le renouvellement de certaines parties des clôtures, le nettoyage des fossés, drains et ponceaux, le peinturage des bâtiments et l'entretien des terrains du canal.

On a commencé la construction d'une nouvelle coque pour le remorqueur *Chambly*. On a fait des réparations au dragueur nº 2, à la grue à vapeur, au chaland de réparation, etc.

4. LAC ONTARIO ET BAIE GEORGIENNE

(*a*) CANAL MURRAY

Ce canal, voie d'eau navigable d'une largeur de 80 pieds et d'une profondeur de 11 pieds à l'étiage, traversant l'isthme de la péninsule du comté de Prince-Edouard et reliant la baie de Quinté au lac Ontario, n'a aucune écluse.

La navigation, ouverte le 17 avril, s'est close le 11 décembre. Il ne s'est pas produit de retard, dû à des accidents ou à d'autres causes, pendant la saison.

Voici les principales réparations que nous avons cru devoir faire au cours de l'année:—

On a peint les trois ponts de grand chemin et le pont de chemin de fer qui traversent le canal ainsi que les maisons des éclusiers et les maisons des gardiens.

On a maintenu les fossés en bon état et exécuté les réparations aux revêtements de pierre sèche le long des berges du canal. Le grand chemin, le long de la berge nord, a été maintenu en bon état. Au-dessous du grand chemin, un ponceau qui s'était effondré a été remplacé par un tuyau de 18 pouces, en tôle ondulée, d'une longueur de 40 pieds. L'habitation du contremaître, le magasin et l'atelier ont été peinturés et on a fait quelques petites réparations au bordage du chenal à la jetée de l'entrée sud.

(*b*) CANAL DE LA TRENT

La route du canal de la Trent, dans son état actuel, part de Trenton, sur la baie de Quinté, où elle communique directement avec le lac Ontario et Port-Severn, sur la baie Georgienne, et de là, tombe de plein-pied dans les grands Lacs. Le canal constitue une série de lacs et de rivières, reliés par des étendus assez limitées de tranchées artificielles. C'est à l'aide d'écluses que s'obtient l'accès aux divers niveaux d'eau des biefs, excepté à Swift-Rapids et Big-Chute, où l'on se sert de bers roulants.

La route directe peut être décrite brièvement comme suit: entre Trenton et Rice-Lake le canal côtoie la rivière Trent. Rice-Lake franchi, il tombe dans la rivière Otanabee avec laquelle il se confond jusqu'à sa source qui est le lac Katchiwano. De ce lac, le tracé du canal rejoint à tour de rôle le lac Clair (Clear), le lac Pierreux (Stoney), le lac Lovesick, le lac Buckhorn, le lac aux Pigeons, le lac aux Esturgeons et le lac Cameron sur la rive ouest du lac Balsam. De ce point, il se relie, grâce à une tranchée artificielle au lac Mitchell à environ deux milles à l'ouest; enfin, de ce dernier lac on peut tomber dans le lac Cranberry par une autre tranchée. De l'extrémité sud du lac Cranberry, on rejoint le lac Simcoe par une autre tranchée artificielle. Après avoir traversé le lac Simcoe, le tracé du canal se continue jusqu'à la rivière Severn dont il suit le cours jusqu'au débouché sur la baie Géorgienne, à Port-Severn. A partir de Trenton, le canal s'élève jusqu'à son plus haut point au lac Balsam, dont le niveau est d'environ 597 pieds au-dessus du lac Ontario. Du lac Balsam jusqu'à la baie Géorgienne, il y a un abaissement de 262 pieds. La longueur totale de la voie navigable entre le lac et la baie se chiffre à quelque 240 milles. Elle comprend deux sections principales: la section de l'est, entre Trenton, sur le lac Ontario et la décharge du lac Simcoe, et la section de l'ouest, du lac Simcoe à la baie Géorgienne.

Section de l'est (du lac Ontario au lac Simcoe)

Outre la voie principale du canal, cette section comprend la branche de Scugog, d'une longueur de 35 milles, entre le lac l'Esturgeon et Port-Perry, en passant par la rivière et le lac Scugog, et d'autres chenaux navigables formant une longueur totale d'environ 60 milles. L'étendue totale du chenal et des voies canalisées dont on se sert dans cette section s'élève donc à environ 240 milles. Il y a 42 écluses et ouvrages d'éclusage dont deux écluses de montée. Il y a 8 écluses de protection, 47 ponts, 7 barrages d'urgence, 40 maisons d'éclusiers, 30 maisons de gardiens et 24 magasins.

Cette même section renferme aussi divers lacs et barrages d'emmagasinage que le gouvernement d'Ontario a cédés en 1905, en conformité d'un ordre en Conseil; ces lacs et barrages sont entretenus par le département. Il y a en tout 50 de ces barrages, dont 39 en béton et le reste en bois.

Parmi les principaux ouvrages exécutés dans l'année, on peut signaler les suivants:—

On a terminé la construction d'un barrage de béton à l'écluse 24 pour remplacer l'ancien barrage de bois. Cette entreprise, confiée à la *Construction and Engineering Limited*, était commencée depuis le mois de juillet 1927. Le dernier état estimatif concernant ces travaux a été approuvé le 11 mars 1928. Pendant la saison 1928-29 on a exécuté à peu près 30 p. 100 de l'entreprise.

En septembre dernier, on a adjugé à la *Detroit River Construction Company* la construction d'un nouveau barrage à l'écluse 25, mais il n'y a encore rien de fait. On compte toutefois que cette entreprise sera terminée à la fin de la saison de 1929.

Le barrage de béton commencé en mars 1927 à la rivière Hawk s'est terminé en mars 1928. Il a 115 pieds de long et 42 de haut. C'est une construction

en arcades d'une faible section. Un pertuis de bois, établi au centre du barrage, a 12 pieds de large et 14.5 de profond. A la décharge du lac du Gros-Ours, on a construit un barrage de béton de 77.5 pieds de long et d'une hauteur moyenne de huit pieds. Les travaux préliminaires ont commencé à l'hiver de 1927-28 et la construction même s'est terminée en août dernier. Ce barrage fini, on a transporté les outils et le matériel au lac à l'Erable, à 5 milles au sud de la décharge où l'on a construit un autre barrage qui est maintenant complètement terminé. Ce barrage a permis d'emmagasiner l'eau dans les lacs Maple et Grass pendant la saison de la descente des billes. On a aussi fait certains travaux préliminaires pour la reconstruction des barrages à la décharge vers les lacs Crane et Dark ainsi qu'aux lacs Mud et Farquhar. On a réparé les barrages du lac Eagle, de Big-Marsh, de Scott's-Mills et des rapides du lac Bass.

A la fin de la dernière saison de navigation, on a commencé les travaux au prolongement du radier, à l'entrée d'aval de l'écluse 39. On a terminé le radier en avant du mur sud; on fera la partie du côté nord la prochaine saison.

Au débarcadère Gore, sur le lac au Riz, on a terminé l'été dernier le nouveau quai commencé en 1927. A Thursonla, sur le lac à l'Esturgeon, on a terminé en septembre un nouveau quai en encoffrement. On a fait de menues réparations à un certain nombre d'autres quais.

On a construit des maisons de chefs d'éclusiers aux écluses 12 et 27. Ces maisons sont finies et prêtes à servir.

La flottille du canal comprend les dragues *Auborn* et *Fénelon,* les remorqueurs *Bessie Butler, Bob Hall* et *J. B. McColl,* un lève-porte, deux chalands à rejet automatique, deux chalands plats. On y a fait diverses réparations au cours de l'hiver. Pendant la saison de navigation, la flottille a servi comme suit: la drague *Auburn* a servi tout d'abord à approfondir le chenal entre l'écluse 37, au lac Cranberry et le pont du C.P.R. à trois milles du lac Simcoe, puis au pont de la Quatrième Concession à environ 4 milles plus loin à l'est. A la fin de ce dernier travail la drague s'est rendue à Hastings pour travailler à enlever un haut-fond de roche en aval du barrage. La flottille a hiverné à Gore's-Landing pour être prête à travailler dans la rivière Otonabee à la prochaine saison. La drague *Fénelon* a servi tout d'abord à enlever les hauts-fonds de roche aux entrées d'aval des écluses 22 et 25, et au pertuis de Lakefield, à creuser et à élargir le chenal. On l'a alors louée à la *Construction and Engineering Company* pour l'enlèvement du vieux barrage à l'écluse 24. Ce travail terminé, elle a servi en septembre et octobre à approfondir et à élargir le chenal à l'ouest de l'île Polly, dans le lac Katchowana puis du côté ouest du lac, à enlever les roches en aval de l'île. La drague, le remorqueur et le chaland à rejet sont allés en cale sèche à Lakefield pour l'hiver.

Parmi les améliorations et réparations de moindre importance on peut mentionner l'installation d'une ligne téléphonique entre l'écluse 10 et le barrage en amont, soit sur une distance de presque un mille, la reconstruction de la superstructure de huit piles de direction au pont de la pointe Wallace et la construction d'un nouveau pont flottant de direction au même endroit, l'installation d'un enregistreur automatique des hauteurs d'eau en aval des chutes Healey, la réparation des portes d'écluses, des bâtiments, des ponts, etc.

Pendant la saison de 1928, le nombre des éclusages enregistrés sur le canal a été de 12,742, diminution de 395 en comparaison de l'année précédente. Le plus fort trafic enregistré depuis 1919, époque de l'ouverture du canal complet, a eu lieu en 1922, où le total des éclusages s'est chiffé à 15,388.

Division de l'Ouest (du lac Simcoe à la baie Géorgienne).—Cette division, comme on l'a fait remarquer précédemment, comprend cette partie du canal située entre les eaux navigables des lacs Simcoe et Couchiching et la baie Géorgienne, à quoi il faut ajouter la canalisation aujourd'hui abandonnée de la rivière Holland, à partir de la baie Cook à l'extrémité méridionale du lac Simcoe, jusqu'à la ville de Newmarket, soit une distance d'environ 12½ milles.

A l'origine, les travaux projetés pour cette division comportaient la construction d'une écluse et de termini à Honey-Harbour, sur la baie Géorgienne, reliés à l'étang de Gloucester par voie de la baie et du lac Go-Home. Mais, cependant, ce projet n'a jamais été réalisé. Dans cette section la navigation se fait au moyen de l'écluse à Washago, du chemin de fer pour bateaux de Swift-Rapids et de Big-Chute qui permettent le passage de bateaux de 15 à 20 tonnes et de 13½ pieds de largeur, d'une longueur de 55 pieds et d'un tirant d'eau de 4 pieds, et de l'écluse de Port-Severn.

Les travaux spéciaux exécutés au cours de l'année dans cette section comprennent les suivants:—

A Big-Chute, on a bâti, pour loger le conducteur du ber roulant, une maison semblable à celle bâtie à Swift-Rapids en 1927. Cette maison a 30 pieds par 24 et comporte une cuisine en rallonge et un soubassement complet.

Au Rapide-Plat et à Gloucester-Pool-Narrows, on a enlevé des hauts-fonds de roche du chenal pour obtenir une profondeur navigable de six pieds au niveau d'eau normal. Au premier endroit, la roche a été forée et pétardée puis enlevée au moyen d'une grue à main et de petits batelets chargés sous l'eau par un plongeur. A l'étang Gloucester, on jetait ces matériaux directement dans l'eau profonde.

A l'entrée du chenal dragué à l'extrémité nord du lac Couchiching, on a installé des fanaux à gaz clignotants "Aga" sur les substructures préparées spécialement en 1927. Ces feux sont d'une grande aide pour la navigation. A Sparrow-Lake, on a amélioré la navigabilité du chenal au moyen de lampes à pétrole placées dans des réverbères sur chacune des balises qui marquent le chenal.

A propos du pont de grand chemin qui traverse le pertuis d'Atherley, pont construit par les comtés adjacents en 1925, on a passé en septembre dernier, avec les représentants des comtés, un contrat par lequel notre département se charge de la mise en service et de l'entretien de la travée tournante de ce pont, et fournit la somme de $40,000 pour aider à payer le pont. La travée tournante est mue par l'électricité.

Notre département s'est chargé du posage des bouées dans le chenal au voisinage du pertuis Atherley, travail qui auparavant incombait au ministère de la Marine. Nous avons remplacé toutes les bouées inférieures ou usées.

Au quai d'Orillia et à Washago, il y a maintenant des échelles d'étiage à enregistrement automatique. Ces échelles sont ennichées et entourées d'une installation de chauffage afin de pouvoir fonctionner tout l'hiver.

Au pont du chemin de Muskoka, on a construit pour le gardien du pont un abri à un endroit qui lui permet de voir approcher tous les bateaux. On a construit un abri du même genre à l'écluse de Port-Severn pour remplacer l'ancien bâtiment détruit par l'incendie en septembre dernier.

On a fait des réparations secondaires aux voies des bers roulants. On a également exécuté de menues réparations et améliorations aux remises à canots à Swift-Rapids, Little-Chute et Washaga et aux barrages, portes d'écluses, ponts et bâtiments.

5. CANAL SAINT-PIERRE

Le canal Saint-Pierre, construit de 1912 à 1917, relie les lacs Bras-d'Or à la baie Saint-Pierre sur le littoral sud-est de l'île du Cap-Breton. Il consiste en une écluse de marée de 300 pieds de longueur, 48 pieds de largeur et une profondeur minimum d'eau de 18 pieds sur le busc de l'écluse.

Durant la dernière saison de navigation ce canal a été ouvert depuis le 16 avril 1928 jusqu'au 16 janvier 1929. Il n'est survenu aucun accident de nature à nuire sérieusement à la navigation. Le nombre total des vaisseaux qui sont passés par l'écluse a été de 1,512, une augmentation de 242, ou environ 19 p. 100 sur le chiffre de l'année précédente.

Parmi les réparations et améliorations exécutées au cours de la saison, on peut noter les suivantes:—

En juin 1928, les dragues du ministère des travaux publics se sont employées à nettoyer le canal et à y enlever les obstructions, entre l'écluse et le pont tournant. On a enlevé à peu près 800 pieds de déblai consistant en terre, billes de bois et morceaux de roche détachés des talus latéraux. Un scaphandrier a parfait le nettoyage du fond. On a démoli et reconstruit le bâtiment qui servait de remise à charbon et de magasin au pont tournant. Le bureau qui servait à l'ingénieur résident pendant la construction de l'écluse a été transporté à un nouvel endroit près de la maison éclusière où l'on peut s'en servir pour différentes fins. On a replanchéié le bureau du canal, la salle à manger et deux chambres à coucher dans la maison du surintendant.

Un scaphandrier a effectué le nettoyage ordinaire des portes de l'écluse pour enlever les anatifes, les mulettes et autres gastéropodes, et l'on a peinturé les portes au-dessus de la ligne d'eau. On a nettoyé en même temps le radier de l'écluse et l'enfoncement d'ouverture des portes. Le long du côté ouest du canal, entre l'écluse et le pont tournant, on a installé onze poteaux d'amarrage.

On a maintenu en bon état les terrains du canal et les fossés d'écoulement et de réception de l'eau.

6. DIVERS TRAVAUX

(*a*) TERMINI DE LA BAIE D'HUDSON

Entre les années 1913 et 1917, on avait rassemblé à Port-Nelson une forte quantité de pièces d'outillage et de matériaux et il en restait encore beaucoup en magasin à la fin de 1927. Aussi, diverses constructions, édifiées pendant les années où les travaux de développement du port étaient en cours, étaient encore intactes. Pendant le développement du port de Fort-Churchill, Port-Nelson a continué à être le seul endroit d'hivernement convenable pour les remorqueurs, les allèges et les autres embarcations. On décida donc de commencer à poursuivre les travaux à Fort-Churchill en se servant de Port-Nelson comme base d'opération.

Au début de l'année financière 1928-29, les rails du chemin de fer de la Baie d'Hudson avaient été posés jusqu'à un endroit connu sous le nom d'Amery, à 356 milles du Pas. D'Amery à Port-Nelson, sur la plate-forme régalée du chemin de fer abandonné, la distance est de 78 milles, tandis que d'Amery à Fort-Churchill, par la nouvelle route, la distance est de 154 milles. Sur cette dernière route, on avait défriché un chemin de service sur une distance de 68 milles vers le nord à partir du bout du rail, à Amery.

Comme il n'y avait pas de bois indigène dans la contrée environnant Fort-Churchill pour la construction des quais temporaires pour le déchargement des allèges, il a fallu transporter les matériaux d'Amery à Port-Nelson par l'ancienne plate-forme abandonnée et de là se rendre à Fort-Churchill sur les battures. On a fait ainsi cinq voyages et le 6 mai 1928 on avait transporté au nouveau terminus du chemin de fer 650 tonnes de divers matériaux. A cette fin, on se servit de quatre tracteurs Lynn et de 24 traîneaux.

Au mois de juin, il y avait à Fort-Churchill une équipe de 68 hommes qui s'est ensuite beaucoup augmentée. Ces hommes ont travaillé tout d'abord à la construction de quais temporaires. A Port-Nelson, une équipe considérable s'est occupée à reconstruire les chalands de bois et à démolir les bâtiments dont les matériaux devaient servir à Fort-Churchill. La plate-forme abandonnée entre Port-Nelson et le bout du rail a été réparée et rendue utilisable pour les tracteurs à chenille. On y a maintenu un bon service tout l'été suivant.

Deux bateaux de service construits à Lachine et délivrés à Amery ont été transportés à Port-Nelson par la rivière Nelson et munis de machines. On s'en

est ensuite servi pour transporter les hommes à Fort-Churchill. Il s'est fait beaucoup de voyages entre les deux ports par le remorqueur *Yates*, la goélette à essence *Neophyte* et par les allèges 1, 2 et 3. La construction des installations de déchargement à Fort-Churchill a fait beaucoup de progrès.

Pendant la saison de navigation de 1928, quatre navires avec cargaison ont fait le voyage de Fort-Churchill. Le *Brockabeck*, de Vancouver, a apporté 3,087,000 pieds de bois, le *Canadian Trooper* et l'*Odile*, d'Halifax, ont apporté du bois et divers articles représentant en tout 7,794 tonnes, tandis que le *Canadian Voyageur* a délivré 3,400 tonnes de charbon à Churchill. Ce dernier navire, en s'en venant, a accompagné les remorqueurs *Ocean Eagle* et *Dainty* qui tous deux touaient les nouveaux dragueurs à griffe de 8 verges cubes, *Churchill nº 1* et *Churchill nº 2*, et les ont fournis de charbon en route, tel que demandé.

En tout, il s'est transporté 19,650 tonnes de matériaux dans l'année. Là-dessus, 650 tonnes sont venues par tracteur de Port-Nelson, 2,500 tonnes par allège et 16,500 tonnes par navires océaniques venus des ports canadiens. Le premier navire arrivé a été le *Trooper*, qui est venu le 15 août, et le dernier à partir fut l'*Odile*, qui se mit en route le 6 octobre.

Il s'est fait beaucoup de construction à Fort-Churchill depuis juin dernier. On a construit un quai temporaire de 1,040 pieds de long, et pour protéger les dragueurs et les barges en trémie pendant l'hiver, on a érigé un mur d'encoffrement de 515 pieds de long. On a rempli et régalé de grandes étendues de terrain pour fins d'emmagasinage et posé à peu près 5 milles de voie de service. Au cours de la dernière saison, on a construit trois baraquements, cinq entrepôts, un poste de sans-fil, un atelier de mécanique, une forge, une usine de force motrice, deux cambuses, un magasin de détail, une scierie, un hôpital, deux chambrées, deux bureaux et divers autres petits bâtiments.

On a construit quatre petits phares pour aider à la navigation: un à la pointe aux Esquimaux, un à Knight's-Hill, un à Cap-Churchill et un autre à un endroit situé à mi-chemin entre Knight's-Hill et Fort-Churchill.

Deux dragues à griffe d'une capacité de 8 verges cubes, construites à Montréal par la *Canadian Vickers Limited* et une barge à trémie construite par la *Collingwood Shipyards Limited*, ont été transportées à Fort-Churchill sans accident.

En 1928, le port de Fort-Churchill s'est libéré de glace le 17 juin. Le 29, l'eau était libre du côté nord jusqu'à la pointe aux Esquimaux, à 100 milles de distance.

A Fort-Churchill, on a employé quelque 316 hommes de juillet à octobre inclusivement, et à Port-Nelson, 82.

(*b*) CANAL À EAU PROFONDE DU SAINT-LAURENT

Le personnel employé à ce projet a beaucoup diminué l'an dernier. Au bureau d'Ottawa, le personnel comprenait l'ingénieur en charge, deux ingénieurs adjoints, un dessinateur et un sténographe. Le personnel de campagne, dont les quartiers sont à Cornwall, a presque tout le temps compris un porteur d'instruments, deux aides d'ingénieurs, un sténographe, un foreur et un mécanicien de chaloupe à essence. De temps à autre, on engageait des aides temporaires pour exécuter des travaux spéciaux.

On a fait le levé des bassins hydrographiques des rivières Delille et Rouge et de la rivière à la Graisse, qui sont des affluents du Saint-Laurent entre Coteau-Landing et les Cèdres. On a jaugé la rivière Ottawa, en aval de Carillon. On a fait 45 sondages à divers endroits de la section de Soulanges et onze dans la section internationale du fleuve. A propos de l'élargissement de l'écluse de Saint-Ours, sur la rivière Richelieu, on a fait quinze sondages. On a enregistré la température de l'eau à Trois-Rivières, à Sainte-Anne-de-Bellevue et à Kingston. Dans la section internationale, on a préparé des rapports concernant la formation et le mouvement des glaces.

Le personnel du bureau d'Ottawa s'est occupé de préparer des profils du Saint-Laurent et des Grands Lacs, des diagrammes pour supplémenter le rapport du bureau international des ingénieurs et de recueillir les données hydrauliques et économiques qui semblent pouvoir servir aux corps publics désireux d'étudier le projet de la canalisation du Saint-Laurent. L'ingénieur en charge a aussi agi comme membre du comité nommé pour faire rapport sur la requête de la *Beauharnois Light, Heat and Power Company.* Le travail relatif à ce rapport se fait par le personnel du bureau.

(*c*) DIGUES DE LA BAIE DE LA FAIM ET DE SAINTE-BARBE

Ces digues s'étendent à l'ouest sur une distance de quelque 7 milles le long de la côte sud du lac Saint-François depuis l'entrée d'amont du canal de Beauharnois. On les entretient comme protection contre les eaux du lac dont le niveau a monté lors de la construction du canal. Il y a lieu de mentionner que depuis l'ouverture du canal de Soulanges en 1899, le canal de Beauharnois a cessé de servir à la navigation et a été affermé pour utilisation hydroélectrique. La digue de la baie de la Faim existe depuis 1856. Le dessus de la digne sert de chemin. La digue de Sainte-Barbe a été construite en 1889. A divers endroits, le long des rives du lac, on a construit des murs de protection, à part les digues.

Le chemin qui domine la digue de la baie de la Faim a été complètement réparé à tous les mauvais endroits. Les murs de protection le long de la digue ont été reconstruits aux endroits où les vagues ou les glaces les avaient brisés. Au pont de Masson, le mur de revêtement a été reconstruit à deux endroits et l'on a posé un nouveau tablier sur le pont.

On a tenu toutes les tranchées en bon état, coupé et brûlé les herbes et entretenu le chemin libre de neige pendant l'hiver.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. E. DUBUC,
Ingénieur en chef.

OTTAWA, 24 juillet 1929.

R. A. C. HENRY, Esq.,
Sous-ministre,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Canada.

CANAUX DU CANADA

Nom	Endroit	Longueur en milles	Nombre d'écluses	Ecluses — Dimensions minima — Longueur	Largeur	Profondeur à l'étiage ordinaire
Saint-Laurent et Grands Lacs				pds	pds	pds
Lachine	Montréal à Lachine	8·50	5	270	45	14
Soulanges	Cascades Point à Coteau-Landing	14·00	5	280	45	15
Cornwall	Cornwall à Dickinson's-Landing	11·25	6	270	45	14
Pointe-Farran	Rapide de Farran's-Point	1·25	1	800	50	14
Rapide-Plat	Rapide Plat, Morrisburg	3·66	2	270	45	14
Galops	Iroquois à Cardinal	7·33	3	800	50	14
Welland	Port-Dalhousie, Lac Ontario à Port-Colborne, lac Erié	26·75	26	270	45	14
Sault-Ste-Marie	Rapides Ste-Marie, 47 milles à l'ouest du lac Huron	1·30	1	900	60	19
Rivières Ottawa et Rideau						
Ecluse Ste-Anne	Confluent du St-Laurent et de l'Ottawa	0·12	1	200	45	9
Carillon	Rapides Carillon, rivière Ottawa	0·75	2	200	45	9
Grenville	Rapides Long-Sault, rivière Ottawa	5·75	5	200	45	9
Rideau	Ottawa à Kingston	126·25	47	134	33	5
	Lac Rideau à Perth (Division Tay)	7·00	2	134	33	5
Rivière Richelieu						
Ecluse St-Ours	St-Ours, Qué	0·12	1	200	45	6·5
Chambly	Chambly à St-Jean, Qué	12·00	9	118	22·5	6·5
Du lac Ontario à la baie Georgienne						
Murray	Isthme de Murray, baie de Quinté	5·17	None	.....	.....	11
Trent	Trenton à l'écluse Peterboro, Peterboro	89·0	18	175	33	8·4
	Ecluse de Peterboro à Washago	114·6	23	134	33	6
	Sturgeon Lake à Port-Perry (Division Scugog)	35·0	1	142	33	6
	Ecluse de Port-Severn	.....	1	100	25	6
Divers						
St-Pierre	Baie St-Pierre aux lacs Bras-d'Or, Cap Breton, N.-E	0·49	1	300	48	18

TABLEAU INDIQUANT LES DATES DE L'OUVERTURE ET DE LA FERMETURE DES CANAUX AU COURS DES SAISONS 1925, 1926, 1927 ET 1928

Canaux	1925		1926		1927		1928	
	Ouvert	Fermé	Ouvert	Fermé	Ouvert	Fermé	Ouvert	Fermé
Lachine	27 avril	11 déc.	26 avril	11 déc.	25 avril	12 déc.	26 avril	11 déc.
Soulanges	26 "	11 "	25 "	11 "	24 "	10 "	25 "	11 "
Cornwall	22 "	12 "	3 mai	11 "	23 "	10 "	25 "	10 "
Williamsburg—								
Farran's-Point	22 "	12 "	3 "	11 "	25 "	10 "	25 "	9 "
Rapide-Plat	22 "	14 "	3 "	11 "	25 "	10 "	25 "	9 "
Galops	22 "	14 "	3 "	11 "	25 "	10 "	25 "	9 "
Welland	15 "	17 "	1 "	16 "	16 "	16 "	16 "	15 "
Sault-Ste-Marie	8 "	17 "	1 "	17 "	12 "	18 "	1 mai	15 "
Ste-Anne	1 mai	30 nov.	1 "	30 nov.	25 "	30 nov.	26 avril	30 nov.
Carillon et Grenville	1 "	30 "	1 "	30 "	1 mai	30 "	30 "	30 "
Rideau—								
A Ottawa	1 "	30 "	1 "	30 "	1 "	20 "	1 mai	30 "
A Kingston-Mills	1 "	14 "	1 "	30 "	1 "	25 "	"	20 "
Trent—								
Ont. div. de Rice-Lake, section d'aval	25 avril	6 "	1 "	6 "	11 "	12 "	13 "	9 "
Pont de Trenton	11 mai	26 oct.	—	8 "	3 "	11 "	10 "	20 "
Ont. div. de Rice-Lake, section d'amont	5 mai	14 nov.	25 mai	9 "	10 "	12 "	18 "	20 "
Hastings à Rice-Lake	5 "	14 "	24 "	6 "	9 "	30 "	10 "	19 "
Hastings à Peterboro	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rice-Lake à Peterboro	3 mai	22 nov.	24 mai	7 nov.	29 avril	15 nov.	10 "	3 déc.
Peterboro à Lakefield	6 "	29 oct.	8 juin	5 "	7 mai	15 "	13 "	20 nov.
Peterboro, Ecluse d'ascension de	6 "	4 nov.	8 "	31 oct.	10 "	5 "	16 "	8 "
Lakefield à Bobcaygeon	7 "	6 "	17 mai	15 nov.	7 "	5 "	30 avril	17 "
Bobcaygeon à Balsam-Lake	12 "	19 "	11 "	15 "	2 "	1 "	13 mai	19 "
Ecluse d'ascension de Kirkfield	9 "	23 oct.	17 "	23 oct.	13 "	25 oct.	17 "	25 oct.
Kirkfield au lac Simcoe	21 "	31 "	10 "	23 "	13 "	8 nov.	13 "	21 nov.
Lac Simcoe à Orillia	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rivière Scugog à l'écluse de Lindsay	8 avril	22 oct.	5 mai	15 nov.	12 mai	7 nov.	1 mai	24 "
Murray	8 "	3 déc.	8 avril	3 déc.	14 avril	6 déc.	17 avril	11 déc.
St-Ours	1 mai	20 nov.	1 mai	30 nov.	1 mai	30 nov.	1 mai	30 nov.
Chambly	1 "	30 "	1 "	30 "	1 "	30 "	1 "	30 "
St-Pierre	6 avril	9 janv. 1926	10 "	15 janv. 1927	25 avril	21 janv. 1928	16 avril	16 janv. 1929

DOMINION DU CANADA

VINGT-CINQUIÈME RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE

1929

OTTAWA
F. A. ACLAND
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1931

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

L'honorable H. A. McKeown, C.R., *commissaire en chef;*

S. J. McLean, M.A., LL.B., D.Ph.,*commissaire en chef adjoint;*

Thomas Vien, C.R., *commissaire en chef suppléant;*

C. Lawrence, *commissaire;*

L'honorable T. C. Norris, *commissaire;*

John A. Stoneman, *commissaire.*

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Accidents et enquêtes	26
Appels portant sur des décisions de la Commission	25
Requêtes adressées à la Commission (au nombre de 3,796)	25
Section du génie civil	26
Service d'inspection des incendies	28
Questions réglées sommairement ou après enquête publique	7
Décisions et arrêts généraux de la Commission (en résumé)	10
Ordonnances générales (en résumé)	9
Service de l'exploitation	26
Arrêts, ordonnances générales et circulaires	25
Séances publiques de la Commission	7
Caisse des passages à niveau	7
Affaires courantes de la Commission (service des archives)	29
Service du trafic	26

ANNEXES

Annexe «A»—Rapport du directeur du service du trafic pour l'année terminée le 31 décembre 1929	30
Annexe «B»—Rapport de l'ingénieur en chef de la Commission pour l'année terminée le 31 décembre 1929	39
Annexe «C»—Rapport du directeur du service de l'exploitation pour l'année terminée le 31 décembre 1929	71
Annexe «D»—Rapport de l'inspecteur en chef du service des incendies pour l'année terminée le 31 décembre 1929	118
Annexe «E»—Requêtes classifiées aux termes des articles de la Loi—Liste des causes inscrites en appel à la Cour Suprême	126
Annexe «F»—Liste des ordonnances générales et des circulaires de la Commission pour l'année terminée le 31 décembre 1929	132

RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER

Au Gouverneur en son conseil:

En exécution des dispositions de l'article 31 de la Loi des chemins de fer, de 1919, la Commission des chemins de fer du Canada a l'honneur de présenter son vingt-cinquième rapport, lequel porte sur l'année se terminant le 31 décembre 1929.

Depuis la publication du dernier rapport, les modifications suivantes ont été apportées à la Loi des chemins de fer, de 1919:—

19-20 George V

CHAPITRE 54

Loi modifiant la Loi des Chemins de fer

[*Sanctionnée le 14 juin 1929.*]

Sa Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète: S.R., c. 170.

Est modifiée comme suit la *Loi des chemins de fer,* chapitre cent soixante-dix des Statuts revisés du Canada, 1927, tel que modifié par le chapitre quarante-trois du Statut de 1928:

1. Par l'insertion de l'article suivant immédiatement après l'article 41:

" 41A. Par dérogation à toute disposition d'une loi spéciale antérieurement adoptée, les péages à imposer pour la circulation des piétons, véhicules, tramways électriques ou à traction animale ou mécanique, chemins de fer, ou pour tout autre usage semblable à la surface, au-dessus, en travers ou d'un bout à l'autre des ponts internationaux appartenant à des compagnies ou par elles mis en valeur, relèvent de la juridiction et du contrôle de la Commission, et toutes les dispositions de la présente loi concernant les péages et tarifs s'y appliquent, *mutatis mutandis.* Juridiction de la Commission sur péages sur ponts internationaux.

L'expression " ponts internationaux ", pour les fins du présent article, signifie et comprend les ponts ou tunnels (y compris les abords ou aménagements qui s'y rattachent) construits au-dessus ou au-dessous d'un cours d'eau qui longe ou traverse la frontière séparant le Canada d'un pays étranger." Définition de " ponts internationaux ".

2. Est modifié l'article deux cent soixante-deux de ladite loi, tel qu'édicté par le chapitre quarante-trois du Statut de 1928, par l'addition du paragraphe suivant à la fin de cet article:

" (6) A dater du premier jour d'avril mil neuf cent vingt-neuf, la somme de deux cent mille dollars par année pendant dix années consécutives doit être votée et mise à part à même le fonds du revenu consolidé du Canada pour aider à la construction réelle d'ouvrages destinés à la protection, à la sécurité et à la commodité du public aux croisements des chemins publics et des chemins de fer au niveau du rail conformément aux dispositions du présent article." Subvention pour dix ans à compter de 1929.

3. Est abrogé le premier paragraphe de l'article trois cent trente-six de ladite loi et remplacé par le suivant:

Parcours continu en Canada.

" 336. (1) Lorsque le transport doit s'effectuer sur parcours continu exploité en Canada par deux compagnies ou plus, les diverses compagnies intéressées doivent convenir, pour le trafic sur cette ligne continue, d'un tarif commun; et la compagnie qui en a pris l'initiative, ou un agent dûment autorisé par procuration de cette compagnie, doit déposer ce tarif commun au bureau de la Commission, et l'autre compagnie ou les autres compagnies doivent signifier avec diligence à la Commission leur adhésion et leur agrément à ce tarif commun."

Les tarifs communs doivent être agréés.

4. Est abrogé le premier paragraphe de l'article trois cent quarante et un de ladite loi et remplacé par le suivant:

Production et publication des tarifs communs.

" 341. Les tarifs communs, relativement à leur dépôt et à leur publication, sont assujétis aux dispositions de la présente loi qui s'appliquent au dépôt et à la publication des tarifs locaux de même nature, sauf que les tarifs communs peuvent être déposés par un seul agent ou une seule compagnie, dûment autorisée par procuration de la compagnie qui a pris l'initiative. Sur le dépôt régulier de ce tarif commun au bureau de la Commission, les compagnies, jusqu'à ce que ce tarif soit remplacé par un autre tarif ou rejeté par la Commission, ont le droit de percevoir les taxes qui y sont indiquées; mais la Commission peut soustraire à l'application des dispositions du présent article le dépôt et la publication d'un tarif ou de tous les tarifs de voyageurs, établis par des compagnies de chemins de fer étrangères."

Réserve.

5. Est abrogé l'alinéa *k)* du premier paragraphe de l'article trois cent quatre-vingt-quatre de ladite loi et remplacé par le suivant:

Baux et contrats.

" *k)* Les détails de tout bail, contrat ou arrangement conclu, ou ayant été conclu à une époque quelconque, et les détails de toutes relations financières ou commerciales touchant une matière soumise à la juridiction de la Commission et existant ou ayant existé à une époque quelconque entre cette compagnie et toute autre compagnie ou personne; et "

6. Est abrogé le paragraphe deux de l'article trois cent quatre-vingt-quatre de ladite loi et remplacé par le suivant:

La Commission peut requérir la compagnie de comparaître et de produire.

" (2) La Commission peut assigner à comparaître devant elle et interroger sous serment tout fonctionnaire, employé ou agent de la compagnie ou de toute autre compagnie assujétie à l'autorité législative du Parlement du Canada, ou toute autre personne, au sujet d'une chose comprise dans ce rapport ou de choses que la Commission a, par son avis susdit, demandé de lui fournir, et au sujet de toute autre chose, qui, de l'avis de la Commission, est pertinente au rapport ou à une enquête qu'elle juge à propos d'instruire sur un point visé par le présent article; et, à cet effet, la Commission peut exiger la production des livres ou documents sous la garde de la compagnie ou de cette autre compagnie, sous la garde de ce fonctionnaire, employé ou agent, ou de cette autre personne."

7. Est abrogé le paragraphe cinq de l'article trois cent quatre-vingt-quatre de ladite loi et remplacé par le suivant:

La Commission peut autoriser la publication

" (5) La Commission peut autoriser la publication de toute partie de ces renseignements, au temps et dans la mesure où elle juge qu'il y a de bonnes et suffisantes raisons pour le faire; mais si les

renseignements que la Commission se propose de rendre publics sont d'une nature telle que, de l'avis de la Commission, la compagnie ou toute autre compagnie assujétie à l'autorité législative du Parlement du Canada peut s'opposer à leur publication, la Commission ne doit pas permettre qu'ils soient publiés sans en avertir la compagnie ou cette autre compagnie et sans entendre les objections que la compagnie ou cette autre compagnie pourrait faire à l'encontre."

de ces renseignements, après avis donné à la compagnie.

SÉANCES PUBLIQUES DE LA COMMISSION

Du 1er janvier 1929 au 31 décembre 1929, la Commission a tenu 50 séances publiques, au cours desquelles 235 requêtes ont été exposées. Voici comment se sont réparties ces séances publiques, par province:—

Provinces	Nombre
Ontario	28
Québec	3
Manitoba	3
Saskatchewan	3
Alberta	3
Colombie-Britannique	7
Nouvelle-Ecosse	1
Nouveau-Brunswick	2
Ile du Prince-Edouard	..
Total	50

Les requêtes précitées renferment une grande variété de questions ressortissant à la Commission sous le régime de la Loi des chemins de fer, depuis les griefs d'un simple particulier jusqu'aux affaires d'intérêt public qui sollicitent l'attention générale.

QUESTIONS ÉTUDIÉES DANS LES SÉANCES PUBLIQUES OU RÉGLÉES SOMMAIREMENT

Le nombre des questions abordées sommairement par la Commission, au regard des affaires entendues dans des séances publiques, constitue une proportion considérable du total des requêtes et des plaintes mises à l'étude par la Commission; ce qui veut dire que, sur un total de 3,796 requêtes et plaintes reçues et abordées par la Commission, celles qui ont été réglées sans enquête publique forment le chiffre de 93 pour cent. Ces plaintes abordées sommairement et réglées sans qu'il soit nécessaire de procéder à des enquêtes publiques, entraînent, dans plusieurs cas, des recherches et des études considérables de la part des membres du haut personnel de la Commission et portent sur une foule de sujets, depuis une plainte de peu d'importance jusqu'à une question générale sollicitant l'attention publique ou comportant l'application de quelque principe général, relativement aux tarifs de chemins de fer.

CAISSES DES PASSAGES À NIVEAU

Conformément aux dispositions du paragraphe (5) de l'article 262 de la Loi des chemins de fer, de 1919, il a été décrété que, pendant dix années consécutives, à compter du 1er avril 1919, une somme de $200,000 par année serait prélevée sur le fonds du revenu consolidé pour aider à la construction d'ouvrages destinés à la protection, la sécurité et la commodité publiques aux passages à niveau en existence le 1er avril 1919; lesdites sommes devant être portées au crédit d'un compte spécial désigné "Caisse des passages à niveau", et être affectées par la Commission, sous certaines restrictions imposées par ladite loi, uniquement au paiement de la contruction même (et non de l'entretien ni du service) des ouvrage destinés aux fins susmentionnées.

La Commission a rendu, en l'espèce, entre le 1er avril 1909 et le 31 décembre 1929, 1,077 arrêts pourvoyant à la protection de 1,240 passages à niveau, ainsi qu'il suit:—

Par voie d'appareils d'enclenchement automatique (protection relative aux tramways)	14
Fermeture de passages à niveau	132
Suppression de passages à niveau	54
Détours de passages à niveau	5
Détours de grandes routes	148
Détours et ponts	8
Détour, sonnerie et pendule avertisseur	1
Détour pour améliorer l'alignement et la pente	1
Détour pour améliorer la vue	1
Détour et passage à niveau à angle droit	2
Détour et suppression d'obstacles à la vue	1
Détour et passage inférieur	4
Sonneries électriques	274
Sonnerie électrique et lumière-éclair	2
Sonnerie électrique et suppression d'obstacles à la vue	2
Sonnerie électrique et pendules avertisseurs	366
Sonneries électriques, pendules avertisseurs et suppression d'obstacles à la vue	7
Adoucissement de courbe à l'approche d'un pont de grande route	1
Barrières	125
Barrières (automatiques)	4
Barrières et semi-enclenchement	1
Adoucissement de déclivité	2
Agrandissement du circuit du son entre les sonneries	2
Signaux à lumière-éclair	88
Ponts supérieurs	47
Suppression d'obstacles à la vue	67
Suppression d'obstacles à la vue et adoucissement de déclivité	4
Abri	1
Passages inférieurs	96
Tours	3
Pendules avertisseurs	17
Tunnel	1

On constatera, en mettant les chiffres précités en regard du total indiqué dans le vingt-quatrième rapport annuel de la Commission, qu'au cours de la période de douze mois se terminant le 31 décembre 1929 le nombre de passages à niveau munis d'appareils de protection a augmenté de 267. Voici comment ils se répartissent:—

Par voie d'appareils d'enclenchement automatique (protection relative aux tramways)	1
Fermeture de passages à niveau	40
Suppression de passages à niveau	54
Détours de passages à niveau	3
Détours de grandes routes	49
Détours et ponts	4
Détour pour améliorer l'alignement et la pente	1
Détour et passage inférieur	2
Sonneries électriques et pendules avertisseurs	113
Barrières	2
Barrières automatiques	4
Adoucissement de déclivité	1
Agrandissement du circuit du son entre les sonneries	2
Eclairage des signaux à lumière-éclair	88
Ponts supérieurs	4
Suppression d'obstacles à la vue	7
Suppression d'obstacles à la vue et adoucissement de déclivité	2
Passages inférieurs	8
Tunnel	1

NOTE.—Deux cent soixante-sept passages à niveau et trois cent quatre vingt-six dispositifs de sécurité nécessités par 49 détours et 1 tunnel fermant 40 passages à niveau et en en faisant disparaître 54, et sonnerie double et pendules avertisseurs à 29 passages à niveau et signal double à lumière-éclair à 40 passages à niveau.

On remarquera que, en conformité des modifications apportées à la Loi des chemins de fer (chapitre 43, 18-19 Georges V), la somme totale que la Commission doit répartir et faire verser à même le crédit annuel, dans le cas d'un seul passage où le coût de la construction des ouvrages réels destinés à la protection, à la sûreté et à la commodité du public ne dépasse pas cent mille dollars, ne doit pas excéder quarante pour cent de ce coût, et la somme totale à être affectée par la Commission à même la caisse des passages à niveau du chemin de

fer, en vertu des dispositions de l'article, dans le cas d'un seul passage, lorsque le coût des travaux réels de construction effectués pour pourvoir à la protection, à la sûreté et à la commodité dépasse cent mille dollars, cette somme ne doit pas excéder quarante pour cent de ce coût et ne doit en aucun cas excéder cent mille dollars. Il est également stipulé que lorsqu'une province contribue à la Caisse des passages à niveau du chemin de fer, la Commission peut affecter la somme ainsi attribuée par cette province aux fins de ladite Caisse et en enjoindre et ordonner le paiement subordonnément aux conditions et restrictions faites et imposées par cette province relativement à sa contribution.

ORDONNANCES GÉNÉRALES

Voici en résumé, certaines des questions étudiées par la Commission à titre d'ordonnances générales:—

Ordonnance générale n° 467 modifiant les "Règlements de la Commission relatifs aux croisements de voies publiques, tels qu'amendés le 4 mai 1910"; et les ordonnances générales n°s 40 et 451, en date respectivement du 4 mai 1909 et du 21 septembre 1927, ainsi qu'énoncées dans la dite ordonnance, et révoquant les ordonnances générales n°s 40 et 451.

Ordonnance générale n° 468 portant sur les spécifications relatives aux signaux aux croisements de voies publiques, et l'ordonnance générale n° 96, en date du 11 novembre 1912, ainsi qu'énoncée dans ladite ordonnance, et révoquant les ordonnances générales de la Commission n°s 16, 21, 29, 70 et 96, en date respectivement du 3 novembre 1908, du 3 décembre 1908, du 2 mars 1909, du 7 février 1911, et du 11 novembre 1912.

Ordonnance générale n° 470 prescrivant que les paragraphes 1631 et 1634 des Règlements de la Commission relatifs au transport des explosifs par fret, et autres marchandises dangereuses, soient modifiés en y ajoutant à la fin les mots suivants:—

> "Ou dans des boîtes liées avec du fil métallique, Spécification n° 6.—A, lorsqu'elles sont doublées de papier à l'épreuve d'étincelles, ou lorsque des contenants intérieurs sont employés".

Ordonnance générale n° 472 portant sur la question d'approbation d'étiquettes révisées à être apposées sur les contenants des marchandises dangereuses dans leur transport par fret, et stipulant que le paragraphe 1866 des règlements relatifs au transport des explosifs par fret, et autres marchandises dangereuses, tels qu'approuvés par les ordonnances générales de la Commission n°s 203, 204 et 206, en date du 11 août et du 7 septembre 1917, soit retranché et remplacé par le suivant, savoir:—

> "1866. L'indication doit être en lettres noires placées en dedans d'une bordure noire mesurant 3½ pouces sur chaque côté", ainsi qu'énoncé dans ladite ordonnance.

Ordonnance générale n° 473 portant sur la question des Règles et instructions relatives à l'inspection et à l'épreuve des chaudières de locomotives et de leurs accessoires, prescrivant que les compagnies ferroviaires, qui relèvent de la juridiction de la Commission, adoptent et mettent en force immédiatement les règles et instructions relatives à l'inspection et à l'épreuve des chaudières de locomotives et de leurs accessoires, annexées au présent arrêt marqué "A"; ladite ordonnance révoquant, en outre, les Ordonnances générales de la Commission numéro 71, en date du 7 février 1911; n° 78, en date du 14 juillet 1911; n° 85, en date du 12 février 1912; n° 389, en date du 21 janvier 1924; n° 394, en date du 8 février 1924; n° 423, en date du 31 août 1925; n° 428, en date du 1er février 1926; n° 445, en date du 18 juillet 1927; et n° 438, en date du 14

février 1927; l'ordonnance n° 32237, en date du 24 mars 1922, présentement rendue; et les Circulaires n° 76, en date du 16 janvier 1912 et n° 109, en date du 1er avril 1913, ainsi que l'ordonnance n° 192, en date du 15 juin 1921, ont été émises sur les instructions de la Commission.

Ordonnance générale n° 474 portant sur la question des règlements relatifs au transport des explosifs et autres marchandises dangereuses par fret, ainsi qu'approuvés par les ordonnances générales nos 203, 204 et 206 de la Commission, et prescrivant que la Spécification n° 6 de l'article 43 des Règlements relatifs au transport des explosifs et autres marchandises dangereuses par fret, soit annulée et remplacée par les clauses énoncées dans ladite ordonnance.

Ordonnance n° 475 prescrivant que les compagnies de chemins de fer, qui relèvent de la juridiction de la Commission, soient requises d'insérer dans leurs contrats relatifs aux voies d'évitement une clause stipulant spécifiquement qu'elles doivent s'en tenir aux dispositions de l'article 250 de la Loi des chemins de fer et au paragraphe (c) de l'article 7 de l'ordonnance générale n° 236 de la Commission pour ce qui concerne les espaces libres verticaux et latéraux.

Ordonnance générale no 476 prescrivant que le Supplément no 5 à la Classification Canadienne des marchandises n° 17 soit approuvé, sujet à certains changements et additions énoncés dans ladite ordonnance.

Ordonnance générale n° 477 prescrivant que l'article 3 de l'ordonnance générale n° 271 de la Commission soit biffé et remplacé par la clause 3 énoncée dans ladite ordonnance.

Ordonnance générale n° 479 prescrivant que les règles et règlements relatifs à la préparation et au dépôt des tarifs des marchandises et des voyageurs, annexés à ladite ordonnance, soient approuvés pour l'usage des compagnies de chemins de fer ou de leurs agents dûment autorisés, qui déposent ces tarifs à la Commission; prescrivant, en outre, que les ordonnances générales no 398, en date du 11 avril 1924, n° 407, en date du 5 septembre 1924, et n° 462, en date du 20 septembre 1928, soient révoquées.

Ordonnance générale no 481 prescrivant que dans le cas du défaut de fonctionnement du signal communicateur d'une locomotive d'un train de voyageurs en cours de route, on doit conduire ce train à la première usine de réparations pour la mise en bon état de fonctionnement dudit signal, tel que l'exige l'article 298 (1) (a) de la Loi des chemins de fer.

Ordonnance générale n° 481 prescrivant certains changements dans les Règlements relatifs au transport des explosifs et autres marchandises dangereuses par fret, ainsi qu'énoncés dans ladite ordonnance, et modifiant l'ordonnance générale n° 466 de la Commission.

DÉCISIONS ET ARRÊTS GÉNÉRAUX RENDUS PAR LA COMMISSION

Voici, en résumé, certaines des questions les plus importantes abordées par la Commission dans ses séances publiques de l'année se terminant le 31 décembre 1929.

CONFEDERATED FREIGHT ASSOCIATION, TORONTO, V. LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

1. *Tarif—Taxe légale—Fragments de marbre—Importation.*

La taxe légale en vigueur sur les importations de fragments de marbre, de Montréal à Toronto, au cours du mois de juin 1926, était le tarif domestique de 28 cents les 100 livres, plus les frais de terminus à Montréal de 4 cents les 100 livres, énoncé dans le tarif C.C.C. n° E-4133 de la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique, aux termes de la Règle 3 dudit tarif.

2. *Tarif—Spécial—Clause de parcours de longue et de courte distance—Loi des Chemins de fer, article 329, paragraphe 3—de Stanbridge, P.Q., à Toronto*

Un tarif spécial de faveur pour le transport des fragments de marbre en wagons à chargement complet, de Stanbridge, P.Q., à Toronto, ne s'applique pas comme le taux maximum régissant un transport s'effectuant par le chemin de fer Canadien du Pacifique, du quai de Montréal à Toronto. Ce dernier transport ne s'effectue pas sur la même ligne, dans la même direction, au sens de la clause du parcours de longue et de courte distance.

Les diverses stations que comprennent les termini de Montréal sont des stations à part et distinctes, et les dispositions de la Loi des Chemins de fer, par rapport aux parcours de longue et de courte distance, ne s'appliquent pas à moins que ces endroits soient de fait des stations intermédiaires sur la même ligne, dans la même direction.

(F. W. Tunnel & Co., v. Penn. Rrd. Co., 120 I.C.C. mentionnée et suivie.)

Les faits sont exposés au long dans le rapport du directeur de la division du Trafic de la Commission, en date du 6 mai 1929, lequel rapport tient lieu de jugement de la Commission. C.R.C., Vol. XXXV, p. 381.

LES COMMISSAIRES DU HAVRE DE NORTH FRASER ET AUTRES V. LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ÉLECTRIQUE DE C.B. ET LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

Tarifs—Communs—Entente—Préjudice à l'industrie—Loi des Chemins de fer, S.R.C. 1927, chapitre 170, article 154, paragraphe 4.

Bien que l'on ait maintenu que l'entente intervenue entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et la compagnie de chemin de fer électrique Colombie-Britannique, restreignant l'établissement de tarifs communs avec les compétiteurs du chemin de fer Canadien du Pacifique par rapport aux transports à destination et en provenance des stations situées sur le Vancouver et Lulu Island Railway (dont le chemin de fer Canadien du Pacifique était le détenteur du capital-actions et qui fut loué à cette dernière compagnie pour une période de 999 ans) était ultra vires, la Commission ordonna à la compagnie de chemin de fer électrique Colombie-Britannique (qui exploitait le Vancouver et Lulu Island Railway) de publier et de déposer des tarifs communs applicables entre les stations situées sur le Vancouver et Lulu Island Railway et celles situées sur la ligne du Canadien National par voie de raccordement direct entre les compagnies sur la même base que les taux applicables entre Vancouver et les endroits situés sur le Lulu et Island Railway et ceux situés sur le Canadien du Pacifique, pour la raison que l'absence de ces facilités a occasionné des pertes et a été préjudiciable aux industries établies le long de l'embranchement de la Rivière Fraser.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du Commissaire en chef, en date du 4 juin 1929, auquel s'est rallié le Commissaire Norris, C.R.C., Vol. XXXV, p. 384.

FIELD BROS. V. LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Passage de ferme—Entente—Garde-bestiaux—Enlèvement—Construction réglementaire.

Lorsque la Commission constate comme un fait que le représentant d'une compagnie de chemin de fer a consenti verbablement, à l'époque de sa construction, d'établir un passage de ferme avec garde-bestiaux sur l'emplacement d'une route privée, et que ce passage a été établi et entretenu durant plusieurs années depuis 1918, elle ne permettra pas au chemin de fer d'y substituer la construction réglementaire d'un passage de ferme. (Cause de Calhoun v. C.N.R., 32 C.R.C., 236, citée).

Les faits sont exposés au long dans le jugement du Commissaire en Chef, en date du 26 février 1929, auquel s'est rallié le Commissaire Norris, C.R.C., Vol. XXXV, p. 411.

GEBO COAL COMPANY LIMITED V. LUSCAR COLLIERIES ET LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Voie industrielle—Loi des chemins de fer, article 185—Juridiction—Entente et bail.

La Commission a accordé, aux termes de l'article 185 de la Loi des chemins de fer, une requête demandant d'obliger les chemins de fer Nationaux du Canada à construire une voie industrielle à partir de l'Embranchement Luscar (voir Luscar Collieries Limited V. McDonald (1927) A.C. 925, 33 C.R.C. 399 (1927), 4 D.L.R. 86) jusqu'aux terrains de charbon de la requérante, en maintenant que cet embranchement faisait partie du réseau du Canadien National et que, comme tel, il relevait des pouvoirs de la Commission, et que la situation sous ce rapport n'avait pas changé par suite d'une entente et d'un bail négociés entre la Luscar Collieries Limited et les chemins de fer Nationaux du Canada, après le jugement du Conseil Privé.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du Commissaire en Chef suppléant, en date du 27 avril 1929, auquel s'est rallié le Commissaire Norris. C.R.C., Vol XXXV, p. 414.

VILLE DE WALKERVILLE, V. LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Voie publique — Pont — Structure — Condition — Reconstruction — Coût—Répartition—Facteurs à prendre en considération—Détérioration de surface—Trottoirs—Tramways.

Sur requête d'une municipalité demandant à ce qu'une compagnie de chemin de fer soit requise de remplacer un pont de grande route construit au-dessus de ses voies ferrées à cause des dangers que présentent sa structure et sa condition, la Commission a reconnu que la reconstruction du pont était nécessaire et justifiable. Les facteurs à être pris en considération dans la répartition du coût sont: (1) la congestion; (2) la durée de la structure actuelle; (3) l'augmentation de la circulation attribuable aux changements de conditions de la route et (4) le changement dans le genre de trafic. Voir Cité de Windsor v. C.P.R. 32 C.R.C., 26, aux pages 29, 30.

La Commission reconnut que l'accroissement du trafic était dû aux conditions de la voie publique et non pas à celles du chemin de fer; que la voie publique était de date antérieure au chemin de fer et la voie de tramway de date postérieure, et qu'il y avait danger de déraillement pour les voitures électriques.

La Commission décida, d'après les faits, que la Cité de Windsor était une partie intéressée et que la répartition du coût des travaux serait comme suit: 55 pour cent à être payé par la compagnie du chemin de fer, 35 pour cent par les municipalités intéressées, à savoir: Walkerville 20 pour cent et Windsor 15 pour cent, et 10 pour cent par la compagnie des tramways.

La Commission ordonna à la municipalité de Walkerville (où se trouve situé le pont) d'y construire des trottoirs et de les entretenir, et de voir aussi à la construction et à l'entretien de la surface du pont qui se détériore, ainsi qu'à ses approches. Cette surface qui se détériore devra être sujette à une entente avec la compagnie des tramways quant à ses parties qui se trouvent entre les rails et voisines de ceux-ci La Commission ordonna, en outre, à la municipalité de Walkerville de voir au règlement du prix d'acquisition des terrains et au règlement des dommages causés par les travaux; les dépenses ainsi encourues à

être ajustées dans le règlement à intervenir entre les parties. (Cause du Comté de Carleton v. La Cité d'Ottawa, 41 S.C.R. 552, 9 C.R.C. 154, mentionnée.)

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint, en date du 4 mai 1929, auquel s'est rallié le commissaire Lawrence. C.R.C., Vol. XXXV, p. 426.

LA COMPAGNIE DE LIGNES D'EMBRANCHEMENTS DU GRAND TRONC PACIFIQUE V. LA CITÉ DE REGINA

Chemin public traversé par une voie ferrée—Rameaux—Raccordement—Tramway—Construction—Protection—Protection future.

Sur requête de la compagnie des lignes d'embranchements du Grand Tronc Pacifique demandant la permission de faire raccorder certaines voies accessoires dans la Cité de Regina, cette dernière s'opposa à ce que la requête soit accordée à moins que, s'il s'agissait d'y construire un passage souterrain à l'endroit où la voie accessoire traverse la rue Broad, la compagnie du chemin de fer ne soit contrainte d'en supporter les frais de construction et d'entretien.

La Commission décida en ces termes:

C'est un principe établi qu'en prenant en considération les requêtes pour ouvertures de passages, soit en vue de faire croiser un chemin public par une voie ferrée ou une voie ferrée par un chemin public, la Commission, à moins que la requête ne spécifie que ce passage sera protégé de quelque manière, ne saurait rendre de décisions qui impliquent des responsabilités futures par rapport à la protection d'un passage, mais prend en considération les faits particuliers que la question comporte lorsque ce passage demande d'être protégé.

La Commission accorda la requête de la compagnie des lignes d'embranchements du Grand-Tronc-Pacifique et autorisa cette dernière (1) à construire une voie de raccordement entre la voie accessoire de l'ancienne compagnie de chemin de fer Canadien-Nord, approuvée par l'arrêt de la Commission N° 18094, en date du 21 novembre 1912, et la voie accessoire de la compagnie requérante, approuvée par l'arrêt de la Commission N° 13528, en date du 29 avril 1911; (2) à protéger par un appareil semi-enclenchement un croisement de la voie double de la compagnie *Regina Municipal Street Railway* située sur la rue Broad; à tenir en bon état de fonctionnement les rails d'enclenchement pour l'usage de la compagnie *Regina Municipal Street Railway*, les signaux devant être à la charge de la compagnie du chemin de fer; et à faire fonctionner l'appareil semi-enclenchement par un employé de l'équipe du train, lequel devra agir comme gardien pour protéger le trafic des véhicules lorsque les mouvements des trains à vapeur s'effectueront sur ce passage; (3) à établir un croisement des rues Broad, Osler et des ruelles situées dans les blocs 77 et 78 de la cité de Regina avec ladite voie accessoire; et (4) à faire un nouvel examen de la voie accessoire approuvée par l'arrêt de la Commission N° 16849, en date du 21 juin 1912.

La Commission ordonna que l'exécution de ces travaux soit à la charge de la requérante.

(Causes de la cité de Saint-Boniface v. C.P.R., 26 C.R.C. 45; et C.N.R. v. Le Canton de Stamford, 32 C.R.C. 252, suivies).

Les faits sont exposés au long dans le jugement du Commissaire en chef adjoint, en date du 19 août 1929, auquel s'est rallié le Commissaire Lawrence. C.R.C., Vol. XXXV, p. 439.

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER NEW-YORK CENTRAL V. LE CANTON DE RUSSELL

Station — Agence — Fermeture — Recettes — Ordonnance générale N° 54

La Commission a accordé la requête de la compagnie du chemin de fer demandant de fermer sa station à Cambridge, Ont., en tant que station d'agence, parce qu'elle ne pouvait pas, en vertu de son Ordonnance générale N° 54, obliger

la compagnie de maintenir un agent à un endroit où les recettes brutes annuelles n'excèdent pas $7,020.31, surtout lorsque ladite station ne se trouve située qu'à 1.44 mille de distance d'une autre station d'agence, dont les recettes brutes excèdent de beaucoup ce montant et que la compagnie désire maintenir comme une station d'agence régulière.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du Commissaire en Chef suppléant, en date du 22 janvier 1929, auquel se sont ralliés le Commissaire en Chef Adjoint et le Commissaire Lawrence. C.R.C., Vol. XXXV, p. 449.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA V. LES COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC ET AUTRES

(Tarifs sur le grain destiné à l'exportation, de Port-Arthur, etc., à Québec)

I. Juridiction de la Commission — Appel — Loi des chemins de fer, Article 52 — Question de droit

Bien que sur les questions affectant la juridiction de la Commission on puisse en appeler à la Cour Suprême du Canada, soit avec le consentement de la Commission ou avec la permission d'un juge de la Cour Suprême, sur les questions de droit, toutefois, on doit d'abord obtenir le consentement de la Commission avant de porter la cause en appel. Sur les questions de faits, les décisions de la Commission ne peuvent être disputés devant la Cour Suprême.

II. Tarifs — Equité — 3 Edouard VII, chapitre 71 — Entente — Juridiction — Loi des chemins de fer, article 325 (5)

La détermination de tarifs équitables, en tenant compte de toutes les circonstances, constitue une question de faits, et la détermination de tels faits ne peut être résolue en une question de juridiction pour la raison que divers statuts et une entente statutaire sont pris en considération.

Les circonstances qui entourent les débuts et la construction du chemin de fer Transcontinental National et de celui du Grand-Tronc-Pacifique, c'est-à-dire les motifs pour les construire et les fonds avancés par le public, sont des éléments de faits à prendre en considération quant à l'équité d'un tarif établi. L'article 325, paragraphe 5, de la Loi des chemins de fer, n'empêche pas la Commission de prendre ces questions en considération pour en arriver à ce qui constitue un tarif raisonnable. La juridiction de la Commission par rapport à l'établissement de tarifs justes et équitables n'est pas restreinte mais toujours illimitée, sauf dans le cas des tarifs de la Passe du Nid-au-Corbeau sur le grain et la farine.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du Commissaire en Chef, en date du 25 juillet 1929, auquel se sont ralliés le Commissaire en chef suppléant et le Commissaire Norris. C.R.C. Vol. XXXVI, p, 81.

MUNICIPALITÉ RURALE DE SENLAC, SASK., ET AUTRES, V. COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

Passage privé—Cour de station—Sûreté—Devoirs de la Commission

La Commission a refusé d'accorder une requête demandant la permission de construire un passage privé à travers la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique à un endroit situé à 170 pieds de la station de Senlac, Sask., parce que l'ouverture d'un tel passage à cet endroit offrirait des dangers.

La Commission maintint aussi: —

Les devoirs qui incombent à la Commission dans l'administration de la Caisse des Passages à niveau consistent à accroître la sécurité publique. Elle doit effectivement prendre les moyens pour empêcher l'établissement de nouvelles conditions qui offriraient des dangers.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint, en date du 4 mars 1929, auquel s'est rallié le commissaire Lawrence. C.R.C. Vol. XXXVI, p. 123.

CHAMBRE DE COMMERCE DE WINNIPEG, V. COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE ET CANADIEN NATIONAL

Tarifs des voyageurs — Excursion — Disparité injuste — Prix de billets d'excursion pour les voyageurs des Provinces de l'Ouest désirant visiter l'Est du Canada — Inhibitions de la Loi des chemins de fer — Juridiction de la Commission — Discrétion du voiturier — Cause prima facie — Fonctions de la Commission.

Sur requête de la Chambre de Commerce de Winnipeg, appuyée par les Chambres de Commerce d'un nombre de cités et de villes des Provinces de l'Ouest, demandant d'établir des tarifs pour les excursionnistes de l'Est désirant visiter l'Ouest du Canada sur la même base que ceux qui s'appliquent à l'entente annuelle en existence, connue sous le nom de "Tarifs d'excursionnistes", lesquels sont publiés chaque année à partir des provinces d'Alberta, de Saskatchewan et du Manitoba, à destination de l'Est du Canada, et sur plainte à l'effet que le refus de ne pas accorder semblables tarifs pour les excursionnistes de l'Est désirant visiter l'Ouest était une disparité, la Commission maintint qu'il n'y avait pas eu de preuve affirmative établissant l'existence d'une disparité injuste ou préférence indue et renvoya la demande.

Elle maintint aussi que:—

(1) Les inhibitions de la Loi des chemins de fer par rapport aux disparités sont des inhibitions pour ce qui concerne les disparités injustes ou préférences indues, mais non pas pour ce qui concerne une simple différence de traitement.

(2) La Commission n'a pas le pouvoir de contraindre les compagnies de chemins de fer à émettre des tarifs d'excursion. C'est un droit que leur confère l'Acte des chemins de fer en vertu duquel elles peuvent à leur discrétion émettre tels tarifs en autant que ceux-ci ne constituent pas une disparité injuste au détriment d'un particulier ou d'une localité.

(3) Avant de jeter le blâme sur la compagnie du chemin de fer, le requérant qui porte une accusation de disparité injuste doit prouver *prima facie* qu'il y a eu disparité.

(4) Les fonctions de la Commission ne consistent pas à établir des tarifs pour le développement des affaires. C'est le chemin de fer qui publie ses tarifs, et les fonctions de la Commission ne consistent qu'à les ajuster.

(Wegenast v. G.T.R. Co. 8 C.R.C, 42; Cité de Brampton v. G.R. Co., 11 C. R. C., 370; *Canadian Fraternal Ass'n v. Can. Passenger Ass'n,* 13 C.R.C. 178; Roy v. C.P.A., 17 C.R.C. 320; *B.C. News Co.,* v. *Express Traffic Ass'n,* 13 C.R.C., 176, à p. 178; *Queen's University* v. C.P. et *C.N. Ry. Cos.,* 31 C.R.C. 315; *Spanish River Pulp and Paper Mills, Ltd.,* v. C.P.R., et al, 28 C.R.C. 100; *Ontario Paper Co.* v. *G.T.R. Co.,* 24 C.R.C. 177; *Guest Fish Co.* v. *Dominion Express Co.,* 18, C.R.C. 1; mentionnées).

Les faits sont exposés au long dans le jugement du Commissaire en Chef Adjoint, en date du 8 octobre 1929, auquel s'est rallié le Commissaire Lawrence. C.R.C. Vol. XXXVI, p. 100.

WILSON BOX AND LUMBER COMPANY LIMITED V. LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER CANADIEN-NATIONAL ET CANADIEN DU PACIFIQUE

Classification — C.C. — Boîtes de bois — Ajustement — Disparité injuste — Boîtes de bois munies de fil métallique (renversées) — Poids minimum — Recettes — Pourcentage du poids payé par rapport au poids total — Recettes de chargement de wagon à pleine capacité.

Sur plainte à l'effet que le taux de transport des marchandises en wagons à chargement complet, tel que stipulé dans la classification par rapport aux boîtes de bois munies de fil métallique, renversées (7e classe, poids minimum de 18,000 livres; 10e classe, poids minimum de 30,000 livres), comportait une disparité injuste par rapport au transport des boîtes de bois fermées à l'aide de clous (classifié comme taux de 7e classe, poids minimum de 18,000 livres), la Commission maintint qu'on n'avait pas établi qu'il existait une disparité injuste, et ce d'après une comparaison faite des poids minimum prescrits par la classification et la capacité de chargement des deux genres de boîtes, d'après le pourcentage du poids payé par rapport au poids total dans le cas des deux articles en question, et aussi d'après les recettes provenant des chargements complets de wagons dans chaque cas, et renvoya la plainte.

(*Kemp Man. & Metal Co.* et autres v. chemin de fer Canadien du Pacifique, 10 C.R.C. 161, à p. 162; *Canadian Piano & Organ Mfrs. Ass'n.* v. *Canadian Freight Association,* 12 C.R.C. 22 à page 25; Warrington et autres v. *Canadian Freight Association,* 24 C.R.C. 155, à p. 156, et *Calgary Livestock Exchange* et autres v. chemins de fer Canadien-National et Canadien du Pacifique, 29 C.R.C. 207; mentionnées.)

Les faits sont exposés au long dans le jugement du Commissaire en Chef Adjoint, en date du 14 octobre 1929, auquel s'est rallié le Commissaire Lawrence. C.R.C., Vol. XXXVI, p. 110.

COMPAGNIE DE BOUTEILLES THERMOS LIMITÉE ET AUTRES V. L'ASSOCIATION CANADIENNE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES

I. Classification—Bouteilles Thermos—Boîtes à déjeuner

La Commission a renvoyé une requête demandant de réduire les tarifs réguliers pour le transport des bouteilles Thermos et des boîtes à déjeuner contenant des bouteilles Thermos, parce que la preuve ne démontrait pas que ces tarifs étaient déraisonnables ou qu'ils restreignaient le transport libre de ces marchandises.

II. Classification—Taux—Valeur—Produit

La valeur d'un produit est un facteur important, quoique non régulateur, dans la détermination des tarifs réguliers, mais on attache bien peu d'importance aux comparaisons établies sur une base de pourcentage entre les frais du transport et la valeur du produit.

III. Classification—E.-U.—Canada—Equité

Les citations concernant la pratique suivie aux Etats-Unis, au sujet de la classification, ne sont pas concluantes pour ce qui est des conditions qui existent au Canada, à moins que ces dernières ne soient tout à fait identiques.

(*In re* Classification Canadienne des marchandises projetée n° 17, 15 C.R.C. 178, à la page 204; Dalyte Electric Limited v. Canadian Freight Association, 30 C.R.C., 382, suivies.)

Les faits sont exposés au long dans le rapport du directeur du Trafic de la Commission, en date du 16 octobre 1929, lequel rapport tient lieu de jugement de la Commission. C.R.C., Vol. XXXVI, p. 115.

CHAMBRE DE COMMERCE DE CALGARY V. CHEMINS DE FER CANADIEN NATIONAL ET CANADIEN DU PACIFIQUE

Tarifs—de Winnipeg à Calgary—Edmonton—Cause des tarifs de l'Ouest—Rajustement.

La directive donnée dans la cause des tarifs de l'Ouest ayant pour résultat de rendre les parcours milliaires du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de Winnipeg à Calgary et à Edmonton (centres qui par voie du chemin de fer Canadien du Pacifique étaient compris dans le même groupe de parcours milliaires), le facteur régulateur des tarifs distributeurs, à partir de Winnipeg à ces endroits, était provisoire à cause des conditions alors en existence.

La Commission a renvoyé une requête demandant de réduire les tarifs réguliers, à partir de Winnipeg à Calgary, et de les établir sur la même base que celle applicable à partir de Winnipeg à Edmonton, parce qu'on n'avait pas prouvé qu'il existait de disparité injuste ou de préférence indue, et que la Commission n'avait pas le pouvoir de dicter à une compagnie de chemin de fer ce quelle doit faire par rapport à la concurrence.

(Cause des Tarifs de l'ouest, jugement de la Commission (Vol. 200) p. 61; Enquête générale sur les Tarifs, 33 C.R.C. 127; Montreal Produce Merchants Association v. Grand Trunk and Canadian Pacific Railway, 9 C.R.C. 232, à la page 240; British Columbia Sugar Refining Company v. Chemin de fer Canadien du Pacifique, 10 C.R.C. 169 à la page 171; Edmonton Clover Bar Sand Company, Limited, v. Grand Trunk Pacific, 17 C.R.C. 95; et United Factories, Limited, v. Grand Trunk Railway, 3 C.R.C. 424 à la page 426, mentionnées et suivies.)

Les faits sont exposés au long dans le jugement du Commissaire en Chef Adjoint, en date du 22 octobre 1929, auquel s'est rallié le Commissaire Lawrence, C.R.C., *Vol. XXXVI,* p. 106.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE V. LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND TRONC

Re Passage à niveau Queen's Wharf, Toronto.

Cette affaire comportait une requête de la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique, demandant à la Commission de modifier l'ordonnance du Comité des Chemins de fer du Conseil Privé, en date du 8 février 1898, et celle qu'elle a rendue le 27 juillet 1905, en ordonnant que le coût d'exploitation et d'entretien des croisements obliques ainsi que des voies d'enclenchement et de déclenchement et des signaux d'appareils de sûreté au passage à niveau Queen's Wharf, dans la Cité de Toronto, dont se sert la compagnie du Grand Tronc sur la ligne de la compagnie requérante, soit entièrement à la charge des deux compagnies en proportion du nombre total de wagons appartenant à chacune d'elles qui traversent ce passage dans les deux directions.

D'après une entente intervenue entre les deux chemins de fer, la compagnie de chemin de fer du Grand Tronc permit à la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique de faire circuler ses trains à partir de la Cité de Toronto jusqu'à la Cité de Hamilton, et par cette entente aussi, les frais d'entretien des voies, etc., ainsi utilisées, de même que les frais d'exploitation de la partie conjointement utilisée, devaient être partagés entre les deux compagnies sur une

base des mouvements. Les voies utilisées font partie de celles qui croisent la voie accessoire du Queen's Wharf appartenant à la compagnie du Canadien du Pacifique.

A l'audition de la cause (qui eut lieu le 23 octobre 1906), la compagnie requérante prétendit que sa ligne de chemin de fer était plus ancienne, et que, pour cette raison, elle avait droit à ce que le coût total des appareils de sûreté soit à la charge de la compagnie du Grand Tronc.

L'Ordonnance du Comité des chemins de fer du Conseil Privé, rendue oralement, comportait qu'étant donné que la construction des deux chemins de fer avait eu lieu presque en même temps à l'origine, le Comité n'était pas appelé à décider sur la question d'ancienneté, et que par conséquent, chaque compagnie devait supporter la moitié du coût de construction; les frais d'entretien à être déterminés par l'entente.

Il n'appert pas que la compagnie requérante ait fait une demande au Comité des chemins de fer pour modifier son ordonnance, bien qu'il y ait eu une certaine correspondance d'échangée entre les deux compagnies par rapport à la répartition des dépenses entre elles.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du Commissaire en Chef, en date du 16 novembre 1906, C.R.C., Vol. XXXVI, p. 145.

CITÉ DE SASKATOON V. CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Chemin de fer traversé par une voie publique—Protection—Circulation—Vision—Répartition des frais.

La Commission, après avoir mis à l'étude la question des moyens de protection à établir au passage à niveau des voies du Canadien National à la vingt-quatrième rue, dans la cité de Saskatoon, Sask., et après avoir fait une revue historique de l'établissement dudit passage ainsi que de l'entente intervenue entre la Corporation et la compagnie du chemin de fer, a décidé que ce passage devait être protégé par un gardien à partir de 7 heures du soir à 7 heures du matin, en plus de la protection actuelle qui est sous la surveillance d'un gardien de 7 heures du matin à 7 heures du soir, à cause de la densité de la circulation et des dangers qu'offrait la vision restreinte, et que les frais d'une telle protection devaient être divisés en parts égales entre la compagnie du chemin de fer et la Cité.

La Commission maintint qu'une municipalité qui participe aux dangers d'un passage à niveau, en permettant d'ériger des bâtisses près de la traverse de la voie ferrée, doit assumer sa part de responsabilités.

Elle maintint, en outre, qu'en l'absence d'un ordre formel de son ordonnance pourvoyant à la construction et à l'entretien d'un passage à niveau, la protection d'un tel passage doit prendre effet à compter de la date à laquelle sa construction a été terminée. Les mots "construire et entretenir" n'impliquent pas sur qui doit retomber le fardeau de supporter les frais de protection.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du Commissaire en Chef Adjoint, en date du 2 décembre 1929, auquel s'est ralliée le Commissaire Lawrence. C.R.C., Vol. XXXVI, p. 140.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE V. CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

(Cause relative à l'appareil d'enclenchement de St-Basile)

Appareil d'enclenchement—Entretien—Mise en opération—Ordonnance n° 39468—Modification.

Sur requête des chemins de fer Nationaux du Canada demandant l'approbation des plans relatifs à la réinstallation de l'appareil d'enclenchement à St-Basile, subdivision de La Tuque (P.Q.), la Commission rendit, le 16 août

1927, l'ordonnance n° 39468 stipulant en partie que l'entretien et la mise en opération dudit appareil d'enclenchement devaient être à la charge de la compagnie requérante. C'est le chemin de fer Transcontinental National, lequel était postérieur en date, qui en premier lieu construisit, en 1907, ledit appareil d'enclenchement. L'ordonnance n° 3242, qui approuvait la première installation de l'appareil, stipulait que celui-ci devait être entretenu et mis en opération par la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique aux frais du chemin de fer Canadien National. La compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique avait pris à sa charge la mise en opération de l'appareil depuis son installation.

La Commission maintint sur la requête du chemin de fer Canadien du Pacifique, demandant de modifier l'ordonnance n° 39468 en retranchant les mots "et mise en opération", et après une revue de la situation générale portant sur la mise en opération des appareils d'enclenchement, qu'on n'avait pas fait valoir de raisons spéciales pour justifier un traitement exceptionnel dans le présent cas. En principe général, le préposé aux signaux doit être nommé par le chemin de fer senior, et devient l'employé des deux chemins de fer.

La modification demandée fut accordée.

(*Re* appareils d'enclenchement, 4ième Rapport annuel de la Commission (1909) 304-5; et Patterson v. C.P.R., 14 C.R.C. 405, mentionnée).

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef suppléant, en date du 6 décembre 1929, auquel s'est rallié le commissaire Stoneman. C.R.C., Vol. XXXVI, p. 126.

CANADA RICE MILLS ET AL., V. L'ASSOCIATION CANADIENNE DE TRANSPORT DES MARCHANDISES

1. *Juridiction—Modification d'ordonnance—Justesse—Nouvelle preuve—Promptitude.*

La Commission ne devrait exercer ses pouvoirs par rapport aux modifications de ses propres ordonnances que lorsque les circonstances ne sont plus les mêmes, et ce, afin de corriger les erreurs qui ont pu s'y glisser par suite du manque de renseignements, oublis ou autres, ou pour cause de nouvelle preuve faite dans une requête pour ré-audition de la cause, et une telle requête pour rouvrir la cause devrait être présentée sans délai.

II. *Taxes—Compétitives—Discrétion du Voiturier—Juridiction de la Commission*

La continuation de la mise en vigueur des tarifs établis pour faire face aux conditions compétitives relève de la discrétion du voiturier, et aussi longtemps qu'il n'est pas établi qu'il existe une disparité injuste, la Commission n'a pas le pouvoir d'ordonner la substitution d'autres tarifs à ceux qui sont déjà en existence. La durée du temps n'implique pas une présomption d'équité lorsqu'il s'agit de conditions de concurrence, et met le voiturier en demeure de justifier les changements dans ses tarifs.

III. *Taxes—Equité—Taxes de comparaison—Autres produits*

Les comparaisons des taxes sur les autres produits, qui ne sont pas compétitives dans leur emploi, avec la taxe en question, et dont les taux sont dûs à des circonstances de concurrence, ne constituent pas une méthode efficace pour prouver que ces taxes sont déraisonnables.

IV. *Taxes—Disparité injuste—Tarif d'importation—Le fardeau de la preuve*

Le fardeau de la preuve qu'il y a eu disparité injuste ou préférence indue provenant du tarif d'importation comparé au tarif domestique incombe à ceux qui allèguent la disparité injuste et ceux-ci doivent établir une cause *primâ facie.*

La Commission maintint que les requérants n'avaient pas réussi à établir que le tarif d'importation de $1.00 sur le riz brut, de Vancouver à Montréal, était à tort un tarif préférentiel comparé à celui de $1.15½ sur le riz moulu expédié des moulins de Vancouver à Montréal.

V. *Juridiction—Concurrence des marchés—Droits douaniers.*

La question des droits douaniers est un facteur dans la concurrence des marchés, et il est laissé à la discrétion du voiturier s'il doit faire face ou non à cette concurrence par un rajustement des tarifs. Le Parlement n'a pas conféré à la Commission le pouvoir de modifier les tarifs pour compenser les droits douaniers qui, allègue-t-on, ne sont pas suffisamment protecteurs.

VI. *Taxes—Non équité—Disparité injuste—Concurrence—Juridiction.*

La Commission a renvoyé la requête demandant de remettre en vigueur, comme il était autrefois, le tarif de 75c. sur le riz moulu de Vancouver à Québec, parce que les requérants n'avaient pas réussi à présenter une cause prima facie de non équité; que les variations dans les importations du riz moulu d'un pays étranger ne constituaient pas une mesure d'équité des tarifs au Canada et que la Commission n'avait pas le pouvoir d'établir des tarifs pour faire face à des conditions de concurrence, à moins de prouver qu'il existe une disparité injuste.

(American Coal & Coke Co., v. M. C. R. Co., 21 C.R.C. 15, à p. 24; Queen's Wharf Crossing Case, 38ème Rapport Annuel de la Commission 110; United Factories, Ltd., v. G.T.R., 3 C.R.C. 424; Mount Royal Milling & Manufacturing Co., Ltd., v. Canadian Freight Association, 15 B.R.C. 42; Canadian Cos., v. G.T.R., et autres, 12 C.R.C. 350, à p. 357; mentionnées et suivies.)

Les faits sont exposés au long dans le jugement du Commissaire en Chef Adjoint, en date du 19 décembre 1929, auquel s'est rallié le Commissaire Lawrence, C.R.C., Vol. XXXVI, p. 91.

CHAMBRE DE COMMERCE DE WAYNE, ALTA., ET AUTRES V. CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Echange—Facilités—Section commune—Intérêt public—Juridiction.

Sur requête de la Chambre de Commerce de Wayne, Alta., demandant de construire, d'entretenir et d'exploiter un raccordement entre les lignes des chemins de fer Nationaux du Canada et la section commune des chemins de fer Nationaux du Canada et du Canadien du Pacifique connue sous le nom de "Section Commune Rosedale-Bull Pound" à ou près du point de raccordement à Wayne, Alta., pour les raisons suivantes, à savoir: (1) parce qu'il serait dans l'intérêt public; (2) qu'il est nécessaire pour empêcher qu'il y ait disparité injuste au détriment de ceux qui exploitent les mines de charbon de Wayne qui étaient obligés, en vertu des conditions actuelles, de payer un tarif de transport s'effectuant sur deux lignes, comparé à un tarif de transport s'effectuant sur une seule ligne, dont bénéficiaient les lignes situées à Drumheller; (3) parce qu'un tel raccordement procurerait un meilleur service de wagons; la Commission, après avoir entendu les raisons invoquées tant de la part de la requérante que de la part des chemins de fer Nationaux du Canada, accorda la requête et ordonna à la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique de construire et d'entretenir à ses frais une voie d'échange comme on le demandait.

La Commission maintint que:

1. Le fait que la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, qui est propriétaire d'une ligne, est propriétaire conjoint avec le chemin de fer

Canadien du Pacifique d'une autre ligne, n'enlève pas à la Commission le pouvoir d'exercer sa juridiction en vertu de l'article 253 de la Loi des chemins de fer, S.R.C. 1927, chapitre 170.

2. Que les pouvoirs de la Commission par rapport à l'établissement de voies de raccordement ne se trouvent pas affectés par les dispositions du contrat relatif à la section commune et

3. Que dans les cas portant sur la question des facilités d'échange, la Commission a reconnu la force de l'argument impliquant la question d'un transport sur deux lignes au lieu d'une seule.

On a cité les causes suivantes:—

(Board of Trade of Penticton, B.C., et al., v. Canadian National and Kettle Valley Ry. Cos., 36 C.R.C. 130; Gillies Bros. and Grand Trunk Ry. Co. v. Canadian Pacific Ry. Co., 4 B.R.C. 337, 18 C.R.C. 44; Moose Jaw Board of Trade v. C.N. and C.P. Rys., 5 B.R.C. 117; Canadian Pacific Ry. Co. v. Saskatoon and Moose Jaw Boards of Trade, 7 B.R.C., p. 300 à p. 401, 22 C.R.C. 349; Western Terminal Elevator Co. Ltd. v. Canadian Pacific Ry. Co., 11 B.R.C. 126, 31 C.R.C. 4; Ville de St-Jérôme, P.Q., v. Compagnies de chemins de fer Canadien du Pacifique et Canadien National, 11 B.R.C. 280, 31 C. R.C. 6).

Les faits sont exposés au long dans le jugement du Commissaire en Chef Adjoint, en date du 4 novembre 1929, auquel s'est rallié le Commissaire Lawrence, C.R.C., Vol. XXXVI, p. 410.

CITÉ DE WINDSOR EST V. CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA ET AUTRES

Chemin de fer traversé par une voie publique—Passage souterrain—Entente—Répartition des frais—Rue non ouverte—Juridiction de la Commission.

La Commission a accordé la requête de la Cité de Windsor Est, demandant la permission de construire un passage souterrain sous les voies du chemin de fer Canadien National à l'endroit où la route Drouillard traverse le chemin de fer à niveau. Elle ordonna que 40% du coût des travaux de construction soit payé à même la Caisse des Passages à niveau des chemins de fer, et que la balance soit divisée en parts égales entre la requérante et la compagnie du chemin de fer; les frais d'entretien devant être à la charge de la municipalité.

La requête, telle que produite, demandait à ce qu'une ordonnance soit rendue autorisant la construction d'un passage souterrain qui desservirait non seulement le trafic du nord et du sud du chemin Drouillard, mais aussi celui de l'est et de l'ouest de la rue Wyandotte, lorsque l'on prolongerait cette dernière dans la direction de l'est à travers la ligne des chemins de fer Nationaux du Canada, pour la relier à la rue Ottawa, lesquelles rues ne traversent pas le chemin de fer à niveau.

La Commission décida:

1. Qu'elle n'avait pas le pouvoir d'ordonner la construction d'un souterrain pour les fins du trafic de la rue Wyandotte qui ne traversait pas le chemin de fer à niveau.

2. Que sa juridiction n'était pas limitée ou restreinte pour ce qui concerne la répartition des frais de protection aux passages à niveau par une entente intervenue entre les parties intéressées.

(Cité d'Edmonton v. Compagnie de chemin de fer Grand Tronc Pacifique, 15 C.R.C. 445; Compagnie des Tramways Electriques d'Ottawa v. Cité d'Ottawa et chemin de fer Canada Atlantique, 5 C.R.C. 131; G.T. et C.P. v. Cité de Toronto, 11 C.R.C. 38 et 12 C.R.C. 378; et Ray v. C.N.R., 16 C.R.C. 276; mentionnées et suivies.)

Les faits sont exposés au long dans le jugement du Commissaire en Chef, en date du 19 décembre 1929, auquel s'est rallié le Commissaire en Chef Adjoint. C.R.C., Vol. XXXVI, p. 237.

CHAMBRE DE COMMERCE DE PENTICTON, C.B., ET AUTRES, V. COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER CANADIEN NATIONAL ET KETTLE VALLEY

Voies d'échange—Juridiction de la Commission—"Intérêt public"—Loi des chemins de fer S.R.C. 1927, chap. 170, article 253.

L'interprétation des pouvoirs de la Commission pour ce qui concerne les voies d'échange a été largement étendue, et elle l'a été dans l'intérêt public.

La Commission, sur la requête de la Chambre de Commerce de Penticton, C.B., et autres, a ordonné à la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada de construire et d'entretenir à ses frais une voie d'échange entre sa ligne de chemin de fer et celle de la compagnie Kettle Valley, en maintenant que l'article 253 de la Loi des chemins de fer s'appliquait.

(London Interchange Case, 6 C.R.C. 327; Gillies Bros. and Grand Trunk Ry. Co. v. C.P.R., 18 C.R.C. 44; Canadian Northern Ontario Ry. Co. v. C.P.R., 20 C.R.C. 200; C.P.R. v. C.N.R. (Drumheller Case), 31 C.R.C. 23; Pembroke Interchange Case, 29 C.R.C. 202; Simcoe Manufacturers and Shippers v L. E. and N. and G.T. Rys. Cos. 31 C.R.C. 7; Western Terminal Elevator Co. Ltd. v. C.P.R. 31 C.R.C. 4; Ville de St-Jérôme, P.Q., v. C.P. and C.N. Rys. 31 C.R.C. 6; et Armstrong, Whitworth of Canada Limited, v. Quebec, Montreal and Southern Rys. Co., 28 C.R.C., 362, mentionnées et suivies.)

Les faits sont exposés au long dans le jugement du Commissaire en Chef Adjoint, en date du 24 octobre 1929, auquel s'est rallié le Commissaire Lawrence. C.R.C., Vol. XXXVI, 130.

COMTÉ DE BEAUCE V. COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER QUEBEC CENTRAL ET LE VILLAGE DE L'ENFANT JÉSUS

Chemin de fer traversé par une voie publique—Sûreté—Accommodation—Autre considération

Sur requête du conseil du comté de Beauce, P.Q., demandant la construction d'un passage à niveau à travers la voie du chemin de fer Quebec Central, à Vallée Jonction, dans la municipalité de l'Enfant Jésus, comté de Beauce, P.Q., la Commission, en vue de la sûreté et de la commodité publiques, a accordé ladite requête. La construction du passage projeté, alléguait-on, aurait pour effet de raccourcir la distance d'environ neuf-dixièmes de mille à partir du sud, et de donner en tout temps au trafic accès à la station, vu qu'on n'aurait à traverser qu'une fois la ligne d'embranchement au lieu de deux fois comme on le faisait auparavant sur la voie principale où le trafic ferroviaire est beaucoup plus considérable et plus rapide.

La Commission maintint que les objections quant à la nécessité, la difficulté et le coût d'entretien du chemin, ou quant au détriment du commerce local, étaient des facteurs qui ne pouvaient à propos lui être présentés. Les règlements relatifs à l'établissement de voies publiques, qui avaient été homologués ou sanctionnés par les municipalités, n'étaient pas sujets à être révisés par la Commission.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef suppléant, en date du 20 novembre 1929, auquel s'est rallié le commissaire Norris. C.R.C., vol. XXXVI, p. 417.

FORT ERIE BUSINESS MEN'S CLUB ET AL., V. BUFFALO AND FORT ERIE PUBLIC BRIDGE COMPANY, LIMITED

I. Taxes—Pont—Buffalo, N.-Y., à Fort Erié, Ont.—Juridiction—19-20 George V, chapitre 54, article 1

La Loi 19-20 George V, chapitre 54, article 1, modifiant l'article 41 de l'Acte des chemins de fer S.R.C. 1927, chap. 170, a donné à la Commission le pouvoir de contrôler les taux de péage imposés au trafic qui circule sur les ponts internationaux.

La Commission a décidé que seule elle ne pouvait traiter des questions de taux de péage sur la partie d'un pont international qui se trouve situé sur le sol américain. La Commission n'a pas de pouvoirs conclusifs sur ces taux excepté dans le cas où ces derniers se rapportent à la partie du pont qui se prolonge à partir du côté canadien jusqu'au milieu de la rivière. Il faut qu'il y ait consentement mutuel ou approbation des autorités compétentes des Etats-Unis pour changer les taux de péage.

II. Taxes—Pont international—Equité—Renvoi

La Commission a renvoyé la plainte du Club des hommes d'affaires de Fort Erié et autres, portant sur la non équité des prix que l'on charge pour traverser sur le pont de la Paix entre Buffalo, N.-Y., et Fort Erié, Ont., parce que l'imposition de tels prix ne comportait pas un taux injuste ou déraisonnable pour ceux qui le traversent et que ces prix n'étaient pas exorbitants en tenant compte du service donné.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef, en date du 31 décembre 1929, auquel s'est rallié le commissaire en chef adjoint. C.R.C., vol. XXXVI, p. 248.

T.H. & B.R.—REQUÊTE PORTANT SUR LE DRAINAGE—ARTICLE 269

Les faits tels qu'exposés dans le jugement du commissaire en chef, en date du 29 juillet 1929, comportent que la compagnie de chemin de fer Toronto, Hamilton & Buffalo s'est adressée à la Commission en vertu de l'article 269 de la Loi des chemins de fer, pour obtenir la permission de construire un système de drainage avec installation de conduits le long, sur, à travers, ou sous certains terrains avoisinant l'emprise de la compagnie requérante, entre la rue Chatham et la rue Principale, dans la cité d'Hamilton, appartenant à George F. Webb et à la compagnie de poterie Foster, pour le relier avec un tuyau d'égout de la cité situé immédiatement au sud de la rue Principale.

La compagnie du chemin de fer produisit les plans du site projeté pour les travaux. L'itinéraire passait à travers une partie du terrain de la cour de la compagnie du chemin de fer et à travers certains terrains appartenant à M. Webb et à la compagnie Foster, lesquels s'opposaient à ce tracé et qui, par l'entremise de leurs ingénieurs, produisirent des plans qui montraient des sites entièrement situés sur la propriété du chemin de fer. A la suite d'un différend qui survint entre la compagnie du chemin de fer et M. Webb par rapport à la ligne de division entre la propriété de ce dernier et celle de la compagnie du chemin de fer, on obtint de la Cour Suprême d'Ontario une injonction prohibant l'empiétement du terrain de M. Webb.

L'avocat de la compagnie du chemin de fer demanda que l'on tranche la question vu que la Commission était saisie de questions de drainage provenant des terrains du chemin de fer, et suggéra qu'elle en décide d'abord du site par rapport à ces drains. Les ingénieurs de la Commission firent l'inspection des lieux en question et leur rapport fut en faveur du système de drainage tel qu'indiqué sur le plan produit par la compagnie. Plus tard la Commission fit elle-

même l'inspection des lieux afin de pouvoir se former une opinion et d'en juger sur les mérites des différents systèmes de drainage qui lui étaient soumis, et décida de s'en rapporter aux recommandations de ses ingénieurs.

Sur la question de savoir de quelle manière on pourrait indemniser les propriétaires de terrains avoisinants pour les dommages qui auraient pu leur être causés par suite de la construction des ouvrages de drainage, la Commission décida, pour ne pas paraître empiéter sur certains points du différend en suspens devant la cour, que si cette dernière devait en disposer, il ne serait pas nécessaire de la part de la Commission d'agir davantage.

Par conséquent, la Commission maintint qu'elle devait accorder à la compagnie du chemin de fer la permission de construire le système de drainage demandé, se réservant le droit de prendre en considération toute motion subséquente que pourrait présenter chacune des parties intéressées.

LA CITÉ DE VANCOUVER ET LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

Suppression des niveaux à différentes rues traversées par le chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la cité de Vanvouver

La cité de Vancouver s'est adressée à la Commission pour obtenir la suppression des passages à niveau des rues Pender, Hastings, Carrall, Cordova, Powell, Columbia et Alexander, dans la cité de Vancouver, et pour qu'un arrêt soit rendu ordonnant le détournement permanent de l'embranchement English Bay de la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique par la construction d'un tunnel. Depuis plus de quinze ans, des requêtes ont été adressées à la Commission tant de la part de la cité que de la part d'autres industries, demandant la suppression des passages à niveau des voies publiques sur cet embranchement du C.P.R. qui croise différentes rues entre le point de raccordement de cet embranchement avec la voie principale et les cours de la compagnie du chemin de fer à False Creek, de même que pour obtenir le détournement permanent du chemin de fer par la construction d'un tunnel entre la rue Pender et les cours de False Creek. Tout le trafic qui vient de près de False Creek et de l'ouest de l'embranchement English Bay passe sur sept passages à niveau et sur le viaduc de la rue Georgia, en approchant de la partie est de la ville. En 1912, la Commission, sur requête, ordonna à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de produire des plans avec estimation du coût dudit tunnel. Différents projets ont été soumis en vue d'éliminer ces passages à niveau. L'un d'eux comportait la construction d'un tunnel en passant par les rues Thurlow et Dunsmuir, et il fut considéré par la compagnie du chemin de fer et par la cité comme étant le meilleur pour faire face aux besoins de la situation. L'ingénieur en chef de la Commission approuva aussi ce projet. A cause de la guerre, les choses en sont restées là. La compagnie du chemin de fer s'opposait à ce projet en alléguant que, vu que son trafic n'avait pas augmenté suffisamment, la construction du tunnel projeté, même aujourd'hui, n'était pas nécessaire. La population de la ville a considérablement augmenté depuis que ce projet de suppression de passages à niveau fut en premier lieu soumis à la Commission. L'estimation du coût des travaux est de $1,720,000.

La Commission décida à la suite du jugement du commissaire en chef McKeown, en date du 29 mai 1929, auquel s'est rallié le commissaire Norris, sur la recommandation de son ingénieur en chef, que la demande soit accordée et que la compagnie du chemin Canadien du Pacifique soit requise de construire un raccordement au moyen d'un tunnel entre sa ligne principale et les cours de False Creek, en passant par les rues Thurlow et Dunsmuir, près du site indiqué dans le rapport qui traite de la suppression des niveaux sur l'embranchement English Bay du C.P.R., préparé par les ingénieurs de la compagnie limitée, Sydney E. Junkins, produit dans les archives de la Commission et approuvé par l'ingénieur en chef de cette dernière. Qu'un plan général avec profil et livre de

renvoi devront être produits à la Commission et approuvés par elle ainsi que des plans détaillés qui devront être soumis à l'approbation de son ingénieur. Que les travaux devront être commencés pas plus tard que le 1er octobre 1929 et terminés le 31 décembre 1930.

Que pour ce qui est du coût des travaux, la suppression des passages à niveau sera d'un grand avantage pour la cité, de même que la suppression de deux passages à niveau sera aussi d'un grand avantage pour la compagnie des tramways électriques de la Colombie-Britannique, dont la ligne traverse la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique à la rue Hastings. Que la Commission, avant de rendre sa décision par rapport à la répartition des frais et autres questions qui pourront surgir, attendra que toutes les parties intéressées lui aient soumis d'autres observations.

APPELS DES DÉCISIONS DE LA COMMISSION

Au cours de l'année on a porté trois causes en appel à la Cour Suprême:—

1. La cause de la Commission de Transport de Toronto contre l'ordonnance de la Commission nº 40120, en date du 3 janvier 1928, enjoignant à la Commission de Transport de Toronto de contribuer au coût de construction du pont au-dessus des voies de la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, à la rue Principale, dans la cité de Toronto, Ont.—*Appel renvoyé.*

2. La cause de la Compagnie des Tramways de Montréal contre l'ordonnance nº 42501, telle que modifiée par l'ordonnance nº 42773 rendue le 7 juin 1929. Question de juridiction.—*Appel renvoyé.*

3. La cause de la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada contre l'ordonnance de la Commission nº 41945, en date du 21 décembre 1928, autorisant l'ouverture d'une partie de sa ligne à partir du mille 361.3 Willingdon, au mille 428.7 Strathcona, Alta, pour le transport des marchandises. Droit et juridiction.—*Appel renvoyé.*

Et on a interjeté un appel auprès du Gouverneur en son conseil; à savoir:—

La cause des Fermiers-Unis de la Colombie-Britannique du Conseil de District de Vallée Fraser portant sur l'ordonnance générale nº 448 rendue le 26 août 1927, et sur les tarifs de marchandises pour le transport du grain et de la farine et des produits du grain s'effectuant sur les lignes des chemins de fer Canadien du Pacifique et Canadien National.—*Cause en suspens.*

ARRÊTS, ORDONNANCES GÉNÉRALES ET CIRCULAIRES

Le nombre total des arrêts rendus durant l'année terminée le 31 décembre 1929 a été de 2,144. Le nombre de circulaires générales émises par la Commission et envoyées à toutes les compagnies de chemins de fer relevant de sa juridiction a été de 4. Les ordonnances générales, distinctes des autres ordonnances ordinaires de la Commission, sont celles qui intéressent toutes les compagnies de chemins de fer soumises à sa juridiction, et elles se sont élevées au nombre de 16 au cours de l'année.

On trouvera à l'annexe " F " du présent rapport une liste des ordonnances générales et des circulaires émises au cours de l'année terminée le 31 décembre 1929.

REQUÊTES ADRESSÉES À LA COMMISSION

Le nombre total de requêtes, y compris les plaintes par lettre, adressées à la Commission au cours de l'année terminée le 31 décembre 1929 a été de 3,796.

SERVICE DU TRAFIC

Le nombre de tarifs reçus et classés par la Commission au cours de l'année terminée le 31 décembre 1929 a été comme suit:—

Tarifs-marchandises, y compris les suppléments	32,715
Tarifs-voyageurs, y compris les suppléments	7,489
Tarifs sur les messageries, y compris les suppléments	5,025
Tarifs téléphoniques, y compris les suppléments	1,748
Tarifs sur les wagons-lits et wagons-salons, y compris les suppléments	68
Tarifs télégraphiques et les suppléments	6
	47,051

Le nombre total de tarifs déposés du 1er février 1904 au 31 décembre 1929 s'est élevé à 1,578,238.

On trouvera à l'annexe "A" du présent rapport un état détaillé des tarifs.

SERVICE DU GÉNIE

Le service du génie a fait un grand nombre d'inspections par tout le Canada. Le nombre de ces inspections au cours de l'année terminée le 31 décembre 1929 s'élève à 310 et comprend les inspections relatives à l'ouverture d'un chemin de fer au trafic, l'inspection des ponceaux, passages à niveau, casse-pattes, ponts et passages inférieurs et les inspections générales comprises dans les attributions du Service du Génie.

On trouvera à l'annexe " B " un état détaillé fourni par l'ingénieur en chef.

SERVICE DE L'EXPLOITATION

Le travail de cette division comprend l'inspection des chaudières de locomotives et leurs accessoires, l'inspection des appareils de sécurité sur les wagons et les locomotives, les enquêtes relatives aux accidents au cours desquels des personnes ont été blessées ou ont perdu la vie, le choix des emplacements de gares, la question de protection aux passages à niveau, et le service de trains et de gares par les compagnies de chemins de fer.

On trouvera à l'annexe " C " un état détaillé et complet préparé par le directeur du Service de l'exploitation.

ACCIDENTS ET ENQUÊTES

En consultant le rapport préparé par le directeur du Service de l'exploitation, on verra qu'il a été signalé à la Commission au cours de l'année terminée le 31 décembre 1929 des accidents au nombre de 2,780, au cours desquels 426 personnes ont perdu la vie et 2,954 ont été blessées, tandis que pour l'année 1928 les chiffres étaient: 3,013 accidents au cours desquels 445 personnes ont perdu la vie et 3,193 ont été blessées.

Ces chiffres établissent que:—

(1) Dix-huit voyageurs ont été tués au cours de l'année de 1928, et 16 durant l'année 1929, soit une diminution de 2. Le nombre des voyageurs blessés a été de 301 en 1928 contre 349 en 1929, soit une augmentation de 48.

(2) Le nombre des employés qui ont perdu la vie a été de 109 en 1928 et de 105 en 1929, soit une diminution de 4. Le nombre des employés blessés a été de 2,171 en 1928, et de 1,891 en 1929, soit une diminution de 280.

(3) Le nombre des autres personnes tuées a été de 318 en 1928 et de 305 en 1929, soit une diminution de 13. Le nombre des autres personnes blessées a été de 721 en 1928 et de 714 en 1929, soit une diminution de 7.

Il est bon de remarquer que sur les 305 autres personnes qui ont été tuées, 142, ou 46 pour cent, étaient des violateurs de propriété, et que sur les 714 autres personnes qui ont été blessées, 136, ou 19 pour cent, étaient aussi des violateurs de propriété.

On remarquera que, parmi les accidents évitables, il y a eu sous la rubrique " violateurs de propriété " 142 personnes de tuées et 136 de blessées. C'est une augmentation de 15 dans le nombre des personnes tuées et une diminution de 3 dans le nombre des personnes blessées en comparaison avec l'année 1928.

Le tableau suivant indique par province le nombre des violateurs de propriété tués et blessés au cours de l'année terminée le 31 décembre 1929:—

Province	Tués	Blessés
Nouvelle-Ecosse	8	8
Nouveau-Brunswick	1	8
Québec	18	22
Ontario	59	44
Manitoba	17	14
Saskatchewan	13	11
Alberta	13	16
Colombie-Britannique	13	13
	142	136

Nous attirons de nouveau l'attention sur le tableau nº 15 qui énumère en détail les accidents survenus aux passages à niveau au cours des cinq dernières années. On y verra que le nombre total de ces accidents s'élève à 1,619 au cours desquels 617 personnes ont été tuées et 2,154 blessées.

Dix-sept personnes ont été tuées et 69 blessées aux passages à niveau protégés par des barrières; 90 tuées et 261 blessées aux passages munis d'une sonnerie; 8 tuées et 62 blessées aux passages protégés par un gardien; 502 tuées et 1,762 blessées aux passages non protégés.

Aux passages protégés, il y a eu 336 accidents causant la mort de 115 personnes et infligeant des blessures à 392, et aux passages non protégés, 1,283 accidents causant la mort de 502 personnes et des blessures à 1,762.

Sur les 390 accidents survenus aux passages des voies publiques et qui ont fait le sujet d'une enquête au cours de l'année 1929, 79 sont survenus aux passages protégés, laissant une balance de 311 accidents pour les passages non protégés.

Les accidents d'automobiles ont été au nombre de 339, répartis comme suit:—

Aux passages protégés par des barrières	7
Aux passages sous la surveillance d'un gardien	8
Aux passages protégés par une sonnerie	47
Aux passages non protégés	277

Les accidents de voitures à traction animale ont été de 23, répartis comme suit:—

Aux passages munis de barrières	..
Aux passages sous la surveillance d'un gardien	..
Aux passages protégés par une sonnerie	3
Aux passages sans protection	20

Les accidents aux piétons ont été de 28, comme suit:—

Aux passages à barrières	5
Aux passages à gardien	..
Aux passages à sonnerie	9
Aux passages non protégés	14

Durant l'année 1929, il a été signalé à la Commission 382 accidents survenus aux passages à niveau au cours desquels 140 personnes ont été tuées et 495 blessées, alors que durant l'année 1928 les chiffres étaient: 371 accidents, 173 personnes tuées et 475 blessées.

On trouvera à l'annexe " G " tous les détails au sujet des voyageurs et des employés tués ou blessés, des violateurs de propriété tués ou blessés, des accidents aux passages protégés et non protégés, etc.

DIVISION DE L'INSPECTION DES INCENDIES

L'inspecteur de la Division des incendies déclare dans son rapport que la longue sécheresse et les forts vents qui ont sévi dans l'Ouest ont été la cause que les feux de forêts attribuables aux chemins de fer furent un peu plus nombreux en 1929 que les années précédentes. Les chemins de fer, toutefois, ne furent responsables que d'un faible pour cent des pertes forestières causées par le feu dans tout le Dominion en général, et si l'on tient compte des conditions atmosphériques, il faut donner crédit aux compagnies de chemins de fer pour ce qu'elles ont accompli.

Les chemins de fer seraient responsables de 820 feux qui ont pris naissance sur des terres en forêts et qui ont consumé plus d'une superficie de 29,667 acres, causant des pertes aux forêts et autres propriétés pour un montant évalué à $40,958. De la zone incendiée, 5,624 acres n'étaient que du jeune bois et 1,686 étaient du bois marchand, les autres acres comprenaient des débris ou brûlis. Les dommages que le feu a causés dans l'ensemble de cette superficie sont dus à la construction de nouveaux chemins de fer dans la Saskatchewan et la Colombie-Britannique.

Sur le nombre de feux qui se sont déclarés à l'est des Grands Lacs et que l'on attribue aux compagnies de chemins de fer, ces dernières seraient responsables de 31 pour cent, de 12 pour cent dans l'ensemble de la superficie et de 11 pour cent dans l'ensemble des dommages causés par tout le Canada.

Conformément aux règlements relatifs aux coupe-feux, les compagnies de chemins de fer ont construit 5,916 milles de coupe-feux dans les terres non cultivées dans les parties non boisées des provinces des Prairies, en sus des coupe-feux qu'elles ont construits sur une grande distance en milles dans les terres cultivées pour protéger les maisons et les propriétés.

Les fonctionnaires de la division des incendies ont inspecté les appareils de protection contre les incendies sur 4,435 locomotives, et ont constaté que 2.75 pour cent de ces appareils était défectueux.

Conformément aux règlements relatifs à la patrouille contrôlée par la division des incendies, les chemins de fer ont maintenu une patrouille spéciale sur 7,978 milles de voie ferrée, requérant les services de 1,012 employés de chemins de fer, de tout temps ou en partie, pour prévenir et contrôler les incendies le long de ces lignes.

La patrouille organisée par le Service d'inspection des incendies dans tout le Canada se compose de 180 inspecteurs tant fédéraux que provinciaux dont les services sont de tout temps ou en partie mis à la disposition de l'inspecteur de la Commission par suite d'arrangements de coopération inaugurés en 1912.

On trouvera à l'annexe " D " le rapport de l'inspecteur en chef des incendies.

COMMISSION

Au cours de l'année terminée le 31 décembre 1929, il s'est fait le changement suivant dans le personnel des membres de la Commission, à savoir que la vacance causée par la retraite du commissaire l'honorable Frank Oliver, a été remplie par la nomination de M. John A. Stoneman, de Saskatoon, Sask.

AFFAIRES COURANTES DE LA COMMISSION

SERVICE DES ARCHIVES

L'état suivant fait voir le nombre de requêtes, de documents et de lettres reçus durant l'année terminée le 31 décembre 1929, ainsi que le nombre d'ordonnances rendues:—

Nombre de requêtes reçues	3,796
Nombre de documents reçus au cours de l'année	36,425
Nombre de lettres envoyées durant l'année	28,625
Nombre d'ordonnances rendues pendant l'année	2,144

ANNEXE "A"

RAPPORT DU DIRECTEUR DU TRAFIC DE LA COMMISSION POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1929

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter à la Commission le vingt-cinquième rapport sur le service du Trafic.

Le nombre de barêmes relatifs aux marchandises, aux voyageurs, aux messageries, ainsi qu'aux téléphones, télégraphes, wagons-lits et wagons-salons présentés à la Commission a été ainsi qu'il suit:—

DU 1ER NOVEMBRE 1904 AU 31 DÉCEMBRE 1928 INCLUSIVEMENT

Marchandises—			
Tarifs locaux	19,989		
Suppléments	41,895		
		61,884	
Tarifs communs	45,988		
Suppléments	187,883		
		233,871	
Tarifs internationaux	177,803		
Suppléments	637,065		
		814,868	
			1,110,623
Voyageurs—			
Tarifs locaux	20,275		
Suppléments	27,086		
		47,361	
Tarifs communs	20,944		
Suppléments	35,159		
		56,103	
Tarifs internationaux	41,104		
Suppléments	92,565		
		133,669	
			237,133
Messageries—			
Tarifs locaux	6,454		
Suppléments	58,417		
		64,871	
Tarifs communs	6,839		
Suppléments	30,397		
		37,236	
Tarifs internationaux	7,653		
Suppléments	13,642		
		21,295	
			123,402
Téléphones—			
Tarifs locaux	4,078		
Suppléments	2,673		
		6,751	
Tarifs communs	3,933		
Suppléments	35,701		
		39,643	
Tarifs internationaux	429		
Suppléments	9,719		
		10,148	
			56,533
Télégraphes—			
Tarifs	210		
Suppléments	279		
		489	
			489
Wagons-lits et wagons-salons—			
Tarifs locaux	239		
Suppléments	342		
		581	
Tarifs communs	319		
Suppléments	534		
		853	
Tarifs internationaux	387		
Suppléments	1,186		
		1,573	
			3,007
Grand Total			1,531,187

DU 1ER JANVIER 1929 AU 31 DÉCEMBRE 1929 INCLUSIVEMENT

Marchandises—			
Tarifs locaux	249		
Suppléments	440		
		689	
Tarifs communs	360		
Suppléments	7,454		
		7,814	
Tarifs internationaux	1,512		
Suppléments	22,700		
		24,212	
			32,715
Voyageurs—			
Tarifs locaux	24		
Suppléments	582		
		606	
Tarifs communs	89		
Suppléments	1,933		
		2,022	
Tarifs internationaux	462		
Suppléments	4,399		
		4,861	
			7,489
Messageries—			
Tarifs locaux	42		
Suppléments	68		
		110	
Tarifs communs	68		
Suppléments	1,729		
		1,797	
Tarifs internationaux	88		
Suppléments	3,030		
		3,118	
			5,025
Téléphones—			
Tarifs locaux	42		
Suppléments	5		
		47	
Tarifs communs	8		
Suppléments	1,693		
		1,701	
			1,748
Télégraphes—			
Tarifs			
Suppléments	6		
		6	
			6
Wagons-lits et wagons-salons—			
Tarifs locaux	4		
Suppléments	7		
		11	
Tarifs communs	5		
Suppléments	9		
		14	
Tarifs internationaux	12		
Suppléments	31		
		43	
			68
Total			47,051
Grand total de tous les tableaux			1,578,238

Dans le rapport annuel de 1928, les renseignements au sujet du travail de comptabilité aux termes de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes couvraient la période à partir de juillet 1927 à juin 1928.

Les renseignements donnés plus bas couvrent la période à partir de juillet 1928 à juin 1929.

Durant cette période, il a été produit 21,821 feuillets avec une moyenne de 74 tarifs par feuillet. Il y a donc eu à vérifier 1,614,754 tarifs comportant 807,377 produits à vérifier et 21,821 colonnes de chiffres additionnées qu'il a fallu revoir.

Cette vérification a nécessité l'émission de 6,872 feuilles de correction, soit une moyenne de 573 par mois.

L'addition totale aux comptes a donné une somme de $2,186.35 et le total des déductions a été de $10,664.68.

Le montant total réclamé par les chemins de fer a été de $857,893.80 et le montant adjugé de $849,415.47, soit une déduction nette de $8,478.33.

Le nombre de lettres envoyées pour l'application de la présente loi a été, du 1er juillet 1928 au 30 juin 1929, ainsi qu'il suit: Commission, 48; Chemins de fer, 1,887; Autres, 59.

Durant cette période, 158 ordonnances ont été émises pour approuver des barêmes ou des tarifs et pour certifier les cotes normales.

Le nombre de lettres aux compagnies de chemins de fer, de messageries, de téléphone et de télégraphe au sujet des plaintes de la juste interprétation des tarifs, des classifications et de la production de ces documents, pour les autorisations, les approbations, etc., a été de 645. Les lettres aux autres personnes ont été au nombre de 750, soit un total de 1,395.

Ci-après se trouve une liste des ordonnances relatives au trafic, ainsi qu'une liste des ordonnances approuvant les contrats d'échange ou contrats pour les postes de service entre la compagnie de téléphone Bell et les compagnies de téléphone local:—

ORDONNANCES RELATIVES AU TRAFIC

N° 42013, du 7 janvier 1929, renvoyant la requête de W. B. Plaunt et autres, demandant qu'un arrêt soit rendu pour obliger les compagnies de chemins de fer à réduire leurs tarifs pour le transport du bois de pulpe, en wagons à chargement complet, à partir des centres d'expédition dans le Canada à Johnsonburg, Pa., E.-U. A.

N° 42079, du 3 janvier 1929, renvoyant la plainte de la Canadian Supply contre les taux de surestarie exigés sur un wagon chargé de charbon consigné à la plaignante à Toronto par voie des chemins de fer Canadien du Pacifique et Canadien National.

N° 42119, du 30 janvier 1929, abrogeant l'ordonnance n° 31625, en date du 5 octobre 1921, au sujet des taux de transport sur un assortiment de matériaux servant à la fabrication de tonneaux, de Smith's Falls à Montréal.

N° 42200, du 15 février 1929, modifiant l'ordonnance n° 30063, en date du 3 septembre 1920, portant sur les conditions relatives à l'acceptation des marconigrammes pour le Royaume-Uni.

N° 42205, du 12 février 1929, ordonnant que pas plus tard que le 28 février 1929, l'item 225 de la classification C.C.C. n° W-2857 des tarifs du C.P.R. ainsi que l'item 590 de la classification C.C.C. n° W-522 des tarifs du C.N.R. relatifs aux tarifs de faveur sur les articles de conserve énumérés dans ces item, soient modifiés par la publication des mêmes tarifs pour chargements complets applicables à partir d'Ashcroft, dans la Colombie-Anglaise, à destination des stations dans l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba et l'Ontario (Port Arthur et ses stations à l'ouest), que ceux qui s'appliquent actuellement pour le transport de ces articles à partir de Kamloops, dans la Colombie-Britannique; et renvoyant la plainte de la compagnie des boîtes de conserves Ashcroft Limitée contre les taux actuels sur les articles de conserve à partir d'Ashcroft, dans la Colombie-Britannique, à Vancouver, Victoria et New-Westminster, C.-B.

N° 42212, du 13 février 1929, déclarant que les taux d'aiguillage exigés par la compagnie de chemin de fer Grand Nord sur les expéditions en wagons à chargement complet, partant de la manufacture Broder Canning Company Ltd, à New-Westminster, dans la Colombie-Britannique, soient régis par les dispositions de l'ordonnance générale n° 252 de la Commission.

N° 42242, du 23 février 1929, approuvant l'article 10 du règlement de la Railway Express Agency, Inc., qui autorise le vice-président de la division du trafic de cette corporation à préparer et à publier des tarifs.

N° 42359, du 22 mars 1929, refusant la requête des commerçants de bois de pulpe canadiens et de la Castanea Paper Company, de Johnsonburg, Pa., demandant à la Commission de reconsidérer la décision qu'elle a rendue dans la requête de W. B. Plaunt et autres au sujet des tarifs pour le transport du bois de pulpe, laquelle fut rejetée par l'arrêt n° 42013, en date du 7 janvier 1929.

Ordonnance générale n° 469, du 26 mars 1929, modifiant l'ordonnance générale n° 271, en y ajoutant les noms de " L'association des Manufacturiers de la Colombie-Britannique " et de la Commission de Transport de la Chambre de Commerce des provinces Maritimes comme étant du nombre de ceux à qui les compagnies de chemins de fer et de messageries doivent adresser des copies-épreuves de leurs tarifs.

N° 42425, du 8 avril 1929, approuvant le règlement du chemin de fer Wabash qui autorise L. W. Cole à préparer et à publier des tarifs.

N° 42472, du 13 avril 1929, approuvant le règlement n° 11 de la Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company, permettant à P. H. Burnham, de St-Paul, de préparer et de publier des tarifs.

N° 42479, du 19 avril 1929, refusant la requête de la Border Cities Coal Company et al, au sujet des tarifs pour le transport du charbon bitumineux partant de Détroit, Michigan, à destination des villes frontières, Windsor, Walkerville et Sandwich, Ontario.

N° 42480, du 19 avril 1929, approuvant le supplément n° 6 à la classification n° 7 des messageries canadiennes.

N° 42495, du 22 avril 1929, renvoyant la requête de la Stephens-Adamson Mfg. Co. Ltd. de Belleville, Ont., au sujet des tarifs sur 7 chargements complets de machineries expédiées de Belleville, Ont., à Noranda, Qué.

Ordonnance générale n° 470, du 19 avril 1929, modifiant les paragraphes 1631 et 1634 des Règles relatives au transport des explosifs et autres marchandises dangereuses.

Ordonnance générale n° 471, du 2 mai 1929, modifiant l'ordonnance générale n° 271, en ajoutant le nom de A. Chard, directeur du fret et du trafic du ministère des chemins de fer et téléphones de la province d'Alberta, à Edmonton, à la liste des personnes à qui des copies-épreuves des changements projetés à apporter à la classification canadienne des marchandises sont envoyées d'avance.

N° 42586, du 6 mai 1929, ordonnant que la période de transport du charbon, pour l'année 1930, de l'Alberta sera fixée du 15 janvier au 15 juillet, et que le taux de $6.75 prévu par l'arrêté-en-conseil C.P. 439, devra s'appliquer au cours de cette période.

N° 42659, du 23 mai 1929, approuvant le tarif régulier des voyageurs C.C.C. n° 65 des chemins de fer Nationaux du Canada, comportant les taux de transport maximum pour les voyageurs dans la cité de Niagara Falls, y compris le canton de Stamford, Ontario.

N° 42680, du 23 mai 1929, autorisant les compagnies de transport à publier, sur une journée d'avis, des tarifs comportant une réduction pour le transport du grain et de la farine d'exportation partant des points d'expédition en Ontario à destination des ports de mer de l'Atlantique, pour les faire coïncider avec les taux réduits des lignes américaines.

Ordonnance générale n° 472, du 20 mai 1929, biffant le paragraphe 1866 des Règles relatives au transport des explosifs et autres marchandises dangereuses par fret, et lui substituant une nouvelle clause portant sur les étiquettes à être apposées sur les contenants de ces produits dangereux qui s'expédient par fret.

N° 42720, du 29 mai 1929, déclarant que le taux applicable sur un chargement complet de fragments de marbre expédié du quai de Montréal à Toronto par le chemin de fer Canadien du Pacifique, en juin 1926, était de 28 cents les 100 livres, plus 4 cents pour frais de terminus.

N° 42746, du 31 mai 1929, approuvant le supplément n° 8 à la classification C.C.C. n° E.T. 694 des marchandises canadiennes, comportant les règlements relatifs au transport par messageries des acides, des matières inflammables et substances oxydantes, ainsi que des échantillons d'explosifs.

Ordonnance générale n° 474, du 31 mai 1929, annulant la clause 6 de l'article 43 des Règles relatives au transport des explosifs par fret et autres marchandises dangereuses, et la remplaçant par une autre se rapportant aux caisses faites de gros carton.

N° 42807, du 10 juin 1929, renvoyant les requêtes de la Vancouver Milling and Grain Company Limited, et de la Vernon and Buckerfield, Limited, de Vancouver, C.-B., au sujet des tarifs sur la nourriture des volailles.

N° 42808, du 10 juin 1929, ordonnant à la compagnie de chemin de fer électrique British Columbia et à celle des chemins de fer Nationaux du Canada, de publier et de produire des tarifs communs, pas plus tard que le 15 juillet 1929, pour les transports s'effectuant entre les stations situées sur la ligne du chemin de fer Vancouver et Lulu Island et celles situées sur la ligne des chemins de fer Nationaux du Canada, par voie de raccordement direct entre lesdites compagnies, sur la même base que les tarifs qui sont maintenant publiés et qui s'appliquent entre les stations situées sur ledit chemin de fer Vancouver et Lulu Island et celles situées sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Ordonnance générale n° 476, du 17 juin 1929, approuvant le supplément n° 5 à la classification n° 17 des marchandises canadiennes.

N° 42911, du 2 juillet 1929, retardant jusqu'au 1er août 1929 la mise en vigueur de l'ordonnance n° 42808 au sujet des taux de transport communs entre les stations situées sur le chemin de fer Vancouver et Lulu Island et celles situées sur les chemins de fer Nationaux du Canada.

Ordonnance générale n° 477, du 26 juin 1929, ordonnant que l'article 3 de l'ordonnance générale n° 271 soit biffé et remplacé par une nouvelle clause qui prescrit certains signes appelés à indiquer les modifications survenues dans les tarifs ou impositions, règlements, règles ou usages relatifs aux tarifs des marchandises.

N° 42931, du 8 juillet 1929, suspension de certaines échelles tarifaires qui pourvoient aux changements et majorations des prix de transport sur le papier-journal, en chargements complets, partant des points d'expédition en Canada à destination des centres américains.

N° 42971, du 16 juillet 1929, prolongeant jusqu'au 31 juillet 1929 la période de transport du charbon pour l'année 1929 prévue par l'ordonnance n° 41897.

N° 42994, du 15 juillet 1929, suspension de l'ordonnance n° 42808, en date du 10 juin 1929, jusqu'à ce qu'une autre soit rendue et pendant l'audition de ladite cause qui a trait aux taux de transport communs entre les stations situées sur la ligne du chemin de fer Vancouver et Lulu Island et celles situées sur la ligne des chemins de fer Nationaux du Canada.

Ordonnance générale n° 479, du 28 juin 1929, approuvant les Règles et Règlements relatifs à la préparation et au dépôt des échelles tarifaires, marchandises et voyageurs, publiés dans la circulaire n° 223.

N° 43038, du 23 juillet 1929, modifiant l'ordonnance n° 42931, en date du 8 juillet 1929, relative à la hausse et aux modifications des taux de transport sur le papier-journal et les produits du papier, en chargements complets, tel qu'indiqué dans la tarification spécifiée.

N° 43065, du 30 juillet 1929, permettant au Great Northern Railway de produire, pour devenir en force le 26 juillet 1929, un tarif d'aiguillage de 1½ cent les 100 livres, taux minimum de $7.50 par wagon, sur les articles de conserve tels que confitures de fraises et de framboises embarillées, partant de la manufacture Broder Canning Company, à Westminster, à destination de la voie d'échange de la compagnie Canadien du Pacifique, à Westminster.

N° 43083, du 31 juillet 1929, renvoyant la requête des chemins de fer Nationaux du Canada demandant la permission de porter en appel devant la Cour Suprême du Canada la décision que comporte l'ordonnance générale n° 448, en date du 26 août 1927, au sujet des taux de transport au Canada portant sur des questions de droit ou de juridiction, ou même des deux, point de droit et question de juridiction.

N° 43176, du 6 août 1929, approuvant le règlement n° 2 de la Northern Alberta Railways Company qui nomme et autorise le gérant général et l'agent général du trafic des marchandises, ainsi que le gérant général et l'agent général du trafic des voyageurs, à préparer et à publier des tarifs.

N° 43187, du 10 août 1929, permettant aux chemins de fer Nationaux du Canada de publier un supplément au tarif C.C.C. n° E-881, pour la suppression de ses stations énumérées dans l'index, par les numéros 3581 à 3645, inclusivement, comme étant des stations situées sur l'embranchement Québec Oriental et l'embranchement Atlantic Quebec and Western, incluses dans le Supplément n° 19 dudit tarif.

N° 43201, du 9 août 1929, annulant l'ordonnance n° 41332, en date du 8 septembre 1928, au sujet de la majoration des prix sur le charbon anthracite, de Montréal à Farnham, Québec.

N° 43207, du 14 août 1929, permettant aux chemins de fer Nationaux du Canada de publier, pour prendre effet le 15 août 1929, un nouveau supplément au tarif C.C.C. n° W-488, afin de corriger une erreur.

N° 43213, du 14 août 1929, approuvant le tarif réglementaire des voyageurs C.C.C. n° 2 de la Northern Alberta Railways.

N° 43261, du 14 août 1929, approuvant le supplément n° 2 au tarif C.C.C. n° E.T. 700 de l'Association du trafic des messageries, comportant des règlements pour le transport des acides, matières inflammables et oxydantes par messageries.

N° 43280, du 22 août 1929, approuvant le règlement n° 3 de la Northern Alberta Railways Company qui autorise le gérant général à préparer et à publier des tarifs.

N° 43324, du 3 septembre 1929, permettant à la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada de produire, sur une journée d'avis, un nouveau supplément à son tarif C.C.C. n° E-547 qui supprime l'itinéraire du parcours par voie de North Bay en le remplaçant par la route directe des chemins de fer Nationaux pour les expéditions de l'asphalte et des produits bitumineux s'effectuant à partir de Montréal, Québec, à destination de Cochrane, Ontario.

N° 43347, du 6 septembre 1929, approuvant la résiliation du supplément n° 2 du chemin de fer National-Canadien au tarif milliaire réglementaire C.C.C. n° 750 du chemin de fer Quebec-Montreal and Southern.

N° 43361, du 9 septembre 1929, permettant au chemin de fer New York Central de publier et de produire, pour prendre effet le 15 septembre 1929, un supplément au tarif C.C.C. n° 3320, en y ajoutant une échelle de taux au tarif n° 46.

N° 43449, du 21 septembre 1929, approuvant le supplément n° 8 à la classification n° 7 des messageries canadiennes.

N° 43549, du 10 octobre 1929, approuvant le supplément n° 8 à la classification n° 7 des messageries canadiennes.

N° 43563, du 10 octobre 1929, approuvant le supplément n° 2 du tarif C.C.C. n° 19 de l'Inverness Railway and Coal Company, ainsi que le supplément n° 2 au tarif C.C.C. n° 83 de l'Atlantic Quebec and Western Railway Company et au tarif C.C.C. n° 101 du Quebec Central Railway.

N° 43630, du 18 octobre 1929, approuvant le supplément n° 9 à la classification n° 7 des messageries canadiennes.

N° 43634, du 17 octobre 1929, renvoyant la requête de la Chambre de Commerce de Winnipeg demandant qu'ordre soit donné aux chemins de fer Canadien

du Pacifique et National-Canadien d'établir des taux d'excursion pour les voyageurs de l'Est à destination de l'Ouest du Canada.

N° 43662, du 23 octobre 1929, renvoyant la plainte de la Wilson Box and Lumber Company, Limited, relative aux tarifs de classification, en chargements complets, sur les boîtes de bois clouées, montées, au regard des boîtes munies de fil métallique, non montées.

N° 43663, du 23 octobre 1929, approuvant le supplément n° 3, au tarif C.C.C. n° E.T. 700, et le supplément n° 10 au tarif C.C.C. n° E.T. 694, comportant des spécifications et règlements relatifs au transport par messageries des acides, matières inflammables et substances oxydantes, ainsi que des échantillons d'explosifs.

Ordonnance générale n° 481, du 3 octobre 1929, à l'effet que les dispositions du paragraphe 1903 (*a*) portant sur les règlements relatifs au transport des explosifs et autres matières dangereuses par fret, comme le stipule l'ordonnance générale n° 466, deviennent en vigueur le 25 novembre 1929, et modifiant l'ordonnance générale n° 466.

N° 43681, du 24 octobre 1929, déclarant que relativement à la requête d'Herbert J. Loney, de Vancouver, l'item 240-A que comporte le tarif C.C.C. n° 256 déposé par l'agent Ransom ne s'applique pas à un transport effectué de Montréal à Vancouver en novembre 1928, du poids de 540 livres, consistant en robes de bain faites de matériel beacon et garnies d'une bordure de soie ou de soie artificielle.

N° 43707, du 25 octobre 1929, approuvant l'article 1 du tarif local milliaire réglementaire-marchandises C.C.C. n° 3 de la compagnie de chemin de fer Northern Alberta, et aussi l'article 2, à titre d'expérience, en attendant que l'on soumette des observations qui justifient l'établissement de la base plus élevée qui y est mentionnée.

N° 43712, du 30 octobre 1929, renvoyant la plainte de la compagnie de bouteilles Thermos, Limitée, de Toronto, au sujet de la classification tarifaire des bouteilles Thermos et des boîtes à déjeuner contenant des bouteilles Thermos.

Ordonnance générale n° 482, du 26 octobre 1929, ordonnant que les dispositions du paragraphe 1903 (*a*) des Règles relatives au transport des explosifs et autres articles dangereux par fret, prévues par l'ordonnance générale n° 466, deviennent en vigueur le 20 décembre 1929; et modifiant l'ordonnance générale n° 481 en y retranchant le paragraphe 1.

N° 43744, du 2 novembre 1929, renvoyant la requête de la Chambre de Commerce de Calgary demandant une réduction des taux classifiés de transport, de Winnipeg à Calgary, sur la même base que ceux qui s'appliquent à partir de Winnipeg à Edmonton.

N° 43757, du 4 novembre 1929, renvoyant la plainte de la compagnie Brookfields & Frères limitée, de Halifax, N.-E., au sujet de la classification des articles de bois corroyé fabriqués dans l'Est du Canada, comparée à celle qui s'applique pour les mêmes articles fabriqués dans l'Ouest du Canada.

N° 43767, du 6 novembre 1929, désapprouvant les tarifs sur le sel à partir des points d'expédition de l'Etat de New-York à destination d'Ottawa et de Cornwall, et ordonnant que pour les transports à chargements complets des points d'expédition de l'Etat de New-York à destination de Cornwall et d'Ottawa, un taux de pas moindre que 28½ cents les 100 livres devra être établi en autant qu'il s'agit de l'application de ce tarif pour les transports s'effectuant sur le chemin de fer New York Central dans le Canada.

N° 43801, du 9 novembre 1929, approuvant le tarif réglementaire-voyageur de 3.45 cents par mille publié dans le tarif C.C.C. n° 19 de la Northern Alberta Railway Company, et approuvant aussi à titre d'expérience le taux réglementaire-voyageur de 5 cents par mille pour les parcours entre Lac la Biche, Alberta, et Waterways, Alberta, en attendant que la compagnie du chemin de fer soumette ses observations justifiant l'établissement d'une base plus élevée pour la section qui se trouve affectée.

N° 43813, du 16 novembre 1929, approuvant le règlement de la Canadian Transit Company, en date du 4 novembre 1929, comportant les prix qui devront être chargés pour traverser sur le pont Ambassador, entre Sandwich et Détroit.

N° 43897, du 30 novembre 1929, ordonnant que la période de transport du charbon pour l'année 1929-1930 soit fixée à partir du 1er décembre 1929 au 31 juillet 1930, sujette aux conditions de priorité du transport du grain prévues par l'ordonnance n° 41897.

N° 43917, du 29 novembre 1929, approuvant le supplément n° 10 à la classification n° 7 des messageries canadiennes.

N° 44036, du 18 décembre 1929, approuvant le règlement de la compagnie de chemin de fer International, en date du 9 décembre 1929, qui autorise B. J. Yungbluth, le président et gérant général de cette compagnie à publier des tarifs.

N° 44044, du 19 décembre 1929, approuvant le règlement de la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company, en date du 9 décembre 1929, qui autorise le président, les vice-présidents et le secrétaire à préparer et à publier des tarifs.

N° 44045, du 20 décembre 1929, renvoyant la requête de la cité de Vancouver, Colombie-Britannique, demandant qu'il soit ordonné au chemin de fer Vancouver et Lulu Island de réduire son tarif-voyageur sur sa ligne à partir de la 25e avenue, dans Vancouver, à Marpole, C.-B.

N° 44078, du 24 décembre 1929, approuvant le tarif réglementaire-voyageur sur les wagons-lits et wagons-salons C.C.C. n° S-1 de la Northern Alberta Railways Company.

N° 44094, du 27 décembre 1929, renvoyant la requête de la Canada Rice Mills, Limited, et de Martin & Robertson, de Vancouver, Colombie-Britannique, demandant une réduction des taux de transport sur le riz moulu (nettoyé), en chargements complets, de Vancouver à Québec et aux stations intermédiaires, en fixant le tarif de faveur spécial de 75 cents les 100 livres qui s'appliquerait entre le 24 avril 1922 et le 17 mai 1925.

ORDONNANCES RELATIVES AUX LIGNES TÉLÉPHONIQUES

Ordonnance N°	Date	Compagnie communicatrice
	1929	
42082	14 janv.	Rupert and North Wakefield Telephone Company.
42093	22 janv.	Plane Settlement Telephone Company.
42113	24 janv.	La Compagnie de Téléphone de Woburn.
42122	30 janv.	Gore "G" Telephone Company.
42171	6 fév.	Dr. Henderson Telephone Company.
42211	15 fév.	Le Téléphone Woburn.
42308	6 mars	Commissioners for the Telephone System of the Municipality of the Township of South Monoghan.
42388	28 mars	Leeds and Grenville Independent Telephone Company.
42448	10 avril	Beckwith and Montague Rural Telephone Company.
42449	10 avril	Wolftown Téléphone Company.
42450	8 avril	Metcalfe Rural Telepphone Company.
42465	11 avril	McNab Telephone Company.
42466	11 avril	Prescott Rural Telephone Company.
42467	11 avril	Glengarry Telephone Company.
42570	1er mai	Pontiac Rural Telephone Company.
42608	11 mai	Campbell's Bay Rural Telephone Company.
42721	30 mai	Drummond and Elmsley Telephone Company.
42735	30 mai	Glengarry Telephone Company.
42744	30 mai	Commissioners for the Telephone System of the Municipality of the Township of Bruce.
42765	4 juin	Leslie I. Finnie.
42821	18 juin	Hazeldean Rural Telephone Company.
42827	18 juin	Russell Rural Telephone Company.
42919	3 juillet	Commissioners for the Telephone System of the Municipality of the Township of Watt.
43013	20 juillet	Fretts and Brisco Telephone Company.
43184	6 août	Province of Ontario (Bureash Telephone Line).
43299	28 août	Howard M. Reid and Ernest Johnston (Marysburg Telephone Company).
43313	27 août	Superior Telephone Club.
43335	30 août	E. L. Van Luven (The Moscow Rural Telephone Associations).
43336	30 août	The Enterprise Telephone System.
43337	30 août	Redden Telephone Company.
43378	10 sept.	New Brunswick Telephone Company.
43381	9 sept.	The Verona and Frontenac Telephone Company.
43391	11 sept.	Manly Foster (Yarker Telephone Company.)
43392	11 sept.	Farmers' Telephone Company of Durham.
43393	11 sept.	La Compagnie de Téléphone de Spring Hill.
43529	1er oct.	Superior Telephone Club.
43571	9 oct.	Department of Lands and Forests of the Province of Ontario.
43574	10 oct.	The Monk Rural Telephone Company.
43596	11 oct.	The Joliette Telephone Corporation.
43714	28 oct.	The Masham Telephone Company.
43862	25 nov.	International Nickel Company of Canada, Limited.

ANNEXE "B"

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DE LA COMMISSION POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1929

OTTAWA, le 22 février 1930.

M. A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire de la Commission des chemins de fer,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter par les présentes un abrégé de mon rapport annuel sur les travaux du département du Génie au cours de l'année 1929.

Bien à vous,

T. L. SIMMONS,
Ingénieur en chef.

CARTES ROUTIÈRES

Tracé général du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 7, canton 2, rang 24, O. du 2e méridien, province de la Saskatchewan.

Tracé général de la ligne de transmission de la Gatineau Power Company, à partir d'un point sur le lot 18, rang 2, du canton de Grenville, comté d'Argenteuil, province de Québec, à un point sur le lot 13 de la concession Broken Front, canton de Hawkesbury Ouest, comté de Prescott, province d'Ontario.

Tracé général de l'embranchement Archive-Wymark du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir d'un point près d'Archie sur la section 23, canton 15, rang 27, O. du 2e méridien, au mille 0, jusqu'à un point sur la section 32, canton 15, rang 27, O. du 2e méridien, au mille 3.00, dans la province de la Saskatchewan.

Tracé général de l'embranchement Kootenay Landing-Proctor du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir du mille 0 au mille 34.34, province de la Colombie-Britannique.

Tracé général de l'embranchement Lanigan-Prince Albert du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir du mille 0 au mille 20, et du mille 40 au mille 56.56, province de la Saskatchewan.

Tracé général de l'embranchement Lanigan-Prince Albert du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 33, canton 41, rang 24, O. du 2e méridien, au mille 56.56, jusqu'à Prince Albert, au mille 117.3, dans la province de la Saskatchewan.

Tracé général d'une partie de l'embranchement nord-ouest d'Acme du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 16, canton 33, rang 26, O. du 4e méridien, au mille 26.00, jusqu'à la section 35, canton 33, rang 26, O. du 4e méridien, au mille 28.5, province d'Alberta.

Tracé général revisé d'une partie de l'embranchement nord-ouest de Swift-Current, du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 4, canton 30, rang 9, O. du 4e méridien, au mille 187.9, jusqu'à la section 31, canton 30, rang 9, O. du 4e méridien, au mille 193.8, province d'Alberta.

Tracé général d'une partie de l'embranchement nord-est de Rush Lake du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 1, canton 17, rang 11, O. du 3e méridien, au mille 0.0, jusqu'à la section 36, canton 19, rang 7, O. du 3e méridien, au mille 40, dans la province de la Saskatchewan.

Tracé général d'une partie de l'embranchement Tuffnell-Prince Albert du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 1, canton 52, rang 15, O. du 2e méridien, au mille 139.1, jusqu'à la section 9, canton 52, rang 15, O. du 2e méridien, au mille 142.94.

Tracé général de l'embranchement Sudbury Bassin du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir d'un point sur sa ligne principale près de Chelmsford, au mille 0, jusqu'à un point sur la limite sud du canton de Trill, province d'Ontario, soit une distance de 20 milles.

Tracé général de l'embranchement Lanigan-Prince Albert du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 15, canton 45, rang 24, O. du 2e méridien, au mille 81.0, jusqu'à la section 21, canton 46A, rang 25, O. du 2e méridien, au mille 93.14, dans la province de la Saskatchewan.

Tracé général de l'embranchement ouest de Bromhead du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 36, canton 2, rang 20, O. du 2e méridien, au mille 43.1, jusqu'à la section 34, canton 2, rang 20, O. du 2e méridien, au mille 45.8, dans la province de la Saskatchewan.

Tracé général de l'embranchement Lanigan-Prince Albert du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 1, canton 37, rang 23, O. du 2e méridien, au mille 21.9, jusqu'à la section 24, canton 37, rang 23, O. du 2e méridien, au mille 24.9, et à partir de la section 8, canton 38, rang 22, O. du 2e méridien, au mille 29.8, jusqu'à la section 27 du canton 39, rang 23, O. du 2e méridien, au mille 40.9, dans la province de la Saskatchewan.

Tracé général d'une partie de l'embranchement de Lanigan-Prince Albert du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir du mille 111.4 jusqu'au mille 118.0, à Prince Albert, Saskatchewan.

TRACÉS

Tracé de la ligne de transmission de la Gatineau Power Company, à partir d'un point sur le lot 18 du rang 2 du canton de Grenville, dans le comté d'Argenteuil, province de Québec, jusqu'à un point sur le lot 13 de la concession Broken Front du canton de Hawkesbury ouest, dans le comté de Prescott, province d'Ontario, soit une distance de 3.A milles.

Tracé d'une partie de l'embranchement nord-est de Lloydminster du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 34, du canton 51, rang 27, O. du 3e méridien, au mille 15.72, jusqu'à la section 15, du canton 50, du rang 25, O. du 3e méridien, au mille 35.03, province de la Saskatchewan.

Tracé d'une partie de l'embranchement nord-ouest Acme du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 32, canton 29, concession 25, O. du 4e méridien, au mille 0.0, jusqu'à la section 22, du canton 33, rang 26, O. du 4e méridien, au mille 26.35, province d'Alberta.

Tracé d'une partie de l'embranchement Tuffnell-Prince Albert du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 13, canton 52, rang 15, O. du 2e méridien, au mille 195, province de la Saskatchewan.

Tracé d'une partie de l'embranchement nord-ouest Swift-Current, à partir de la section 32, canton 51, rang 14, O. du 4e méridien, au mille 334.30, jusqu'au mille 339.44, à un point sur la section 31, du canton 54, rang 14, O. du 4e méridien, au mille 351.74, province d'Alberta.

Tracé d'une partie de l'embranchement Archive-Wymark du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 23, canton 15, rang 27, O. du 2e méridien, au mille 0.0, jusqu'à la section 25, du canton 14, rang 1, O. du 3e méridien, au mille 21.25.

Tracé d'une partie de l'embranchement Lanigan-Prince Albert du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 21, canton 33, rang 22, O. du 2e méridien, au mille 0, jusqu'à la section 33, du canton 41, rang 24, O. du 2e méridien, au mille 56.56, province de la Saskatchewan.

Tracé d'une partie de l'embranchement Lanigan-Prince Albert du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 33, canton 41, rang 24, O. du 2e méridien, au mille 56.56, jusqu'à la section 20, du canton 46, du rang 24, O. du 2e méridien, au mille 90.1, dans la province de la Saskatchewan.

Tracé d'une partie de l'embranchement Sudbury Bassin du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir du lot 1 de la concession 3, canton de Balfour, au mille 0, jusqu'au lot 9 de la concession 6, du canton de Creighton, au mille 6.21, dans le district de Sudbury, province d'Ontario.

Tracé d'une partie de l'embranchement ouest Bromhead du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 35, canton 2, rang 20, O. du 2e méridien, au mille 44.13, jusqu'à la section 34, canton 2, rang 20, O. du 2e méridien, au mille 45.76, dans la province de la Saskatchewan.

Tracé d'une partie de la ligne du chemin de fer Lacombe et Northwestern (chemin de fer Canadien du Pacifique), à partir de la section 11, canton 48, rang 4. O. du 5e méridien, au mille 72.04, jusqu'à la section 24, canton 44, rang 1, O. du 5e méridien, au mille 94.64, dans la province d'Alberta.

Tracé de l'embranchement Lanigan-Prince Albert du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 4, canton 46a, rang 25, O. du 2e méridien, au mille 90.1, jusqu'à la section 21, du canton 46a, du rang 25, à l'ouest du 2e méridien, au mille 93.14, province de la Saskatchewan.

Tracé d'une partie de l'embranchement Lanigan-Prince Albert du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir d'un point sur la voie des chemins de fer Nationaux du Canada situé à l'ouest de la 6e avenue Est, au mille 111.4, jusqu'à un point situé sur la limite est de la première avenue Est, dans la cité de Prince Albert, Sask.

REVISION DES TRACÉS

Révision du tracé de l'embranchement Ouest Unwin du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 13, du canton 47, rang 1, O. du 4e méridien, au mille 3.01, jusqu'à la section 12, du canton 47, rang 3, O. du 4e méridien, au mille 20.39, province d'Alberta.

Révision du tracé de l'embranchement ouest Swift Current du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 15, du canton 56, rang 15, O. du 4e méridien, au mille 361.31, jusqu'à la section 1, du canton 56, rang 20, O. du 4e méridien, au mille 391.96, province d'Alberta.

Révision du tracé de l'embranchement Fife Lake du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir du SO. ¼, section 8, du canton 2, rang 24, O. du 2e méridien, au mille 64.9, jusqu'au NE. ¼, section 5, du canton 2, rang 2, O. du 2e méridien, au mille 65.68, et révision du tracé dudit embranchement à partir du mille 65.68 jusqu'à la section 4, du canton 2, rang 24, O. du 2e méridien, au mille 66.36, province de la Saskatchewan.

Révision du tracé du tunnel et des approches sous la rivière Détroit de la Detroit and Windsor Subway Company, dans la cité de Windsor, Ont.

Révision du tracé de l'embranchement Gatineau du chemin de fer Canadien du Pacifique, entre les milles 19.2 et 19.6, province de Québec.

Révision du tracé de l'embranchement ouest Bromhead du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 36, canton 2, rang 19, O. du 2e méridien, au mille 36.56, jusqu'à la section 32, canton 2, rang 19, O. du 2e méridien, au mille 40.23, et du tracé, à partir de la section 31, canton 2, rang 19, au mille 43.1, jusqu'à la section 35, du canton 2, rang 20, O. du 2e méridien, au mille 44.15, province de la Saskatchewan.

Révision du tracé du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir du mille 118.53 au mille 114.11 de la subdivision Thompson, dans la province de la Colombie-Britannique.

Révision du tracé du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir du mille 70.17 au mille 71.42 de la subdivision Thompson, dans la province de la Colombie-Britannique.

Révision du tracé d'une partie de l'embranchement Rosetown-Perdue du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 23, canton 33, rang 13, O. du 3e méridien, au mille 26.81, jusqu'à la section 31, canton 35, rang 11, O. du 3e méridien, au mille 44.63, dans la province de la Saskatchewan.

Révision du tracé d'une partie de l'embranchement Archive-Wymark du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 4, canton 15, rang 29, O. du 2e méridien, au mille 17.54, jusqu'à la section 26, du canton 14, rang 1, O. du 3e méridien, au mille 22.4, dans la province de la Saskatchewan.

Révision du tracé d'une partie de l'embranchement nord-ouest Lloydminster du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 2, canton 50, rang 28, O. du 3e méridien, au mille 14.67, dans la province de la Saskatchewan.

Révision du tracé d'une partie de l'embranchement Archive-Wymark, du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 28, canton 14, rang 1, O. du 3e méridien, au mille 22.4, jusqu'à la section 17, du canton 14, rang 1, à l'ouest du 3e méridien, au mille 26.18, dans la province de la Saskatchewan.

Révision du tracé de l'embranchement nord-ouest Swift Current du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 20, canton 52, rang 14, O. du 4e méridien, au mille 337.81, jusqu'à la section 13, canton 56, rang 15, O. du 4e méridien, au mille 360.36, dans la province d'Alberta.

Révision du tracé de l'embranchement Suffield-Blackie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 2, canton 21, rang 24, O. du 4e méridien, au mille 126.9, jusqu'à la section 4, canton 19, rang 26, O. du 4e méridien, au mille 147.01, dans la province d'Alberta.

Révision du tracé d'une partie de l'embranchement nord-ouest Swift Current, à partir de la section 4, du canton 30, du rang 9, à l'ouest du 4e méridien, au mille 193.8, dans la province d'Alberta.

Révision du tracé d'une partie de l'embranchement Kootenay-Proctor du chemin de fer Canadien du Pacifique, à travers le lot subdivisé n° 10 du lot 309, groupe 1, district de Kootenay, province de la Colombie-Britannique.

Révision du tracé d'une partie de l'embranchement Tuffnell-Prince Albert du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 1, canton 52, rang 15, O. du 2e méridien, au mille 139.30, jusqu'à la section 9, canton 52, rang 15, O. du 2e méridien, au mille 143.00, dans la province de la Saskatchewan.

Révision du tracé d'une partie de l'embranchement Archive-Wymark du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir du mille 0.0 sur la section 23, du canton 15, rang 27, à l'ouest du 2e méridien, jusqu'au mille 4.82, sur la section 26, du canton 15, du rang 28, O. du 2e méridien, dans la province de la Saskatchewan.

Révision du tracé de l'embranchement Lanigan-Prince Albert du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 1, canton 37, rang 23, O. du 2e méridien, au mille 21.9, jusqu'à la section 24, canton 37, rang 23, O. du 2e méridien, au mille 24.9, et à partir de la section 20, canton 37, rang 22, O. du 2e méridien, au mille 26.3, jusqu'à la section 27, canton 39, rang 23, O. du 2e méridien, au mille 40.9, dans la province de la Saskatchewan.

Révision du tracé de l'embranchement nord-ouest Lloydminster du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 33, canton 51, rang 27, O. du 3e méridien, au mille 14.67, jusqu'à la section 24, canton 51, rang 26, O. du 3e méridien, au mille 24.89, dans la province de la Saskatchewan.

Révision du tracé de l'embranchement nord-ouest Acme du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 21, canton 33, rang 26, O. du 4e méridien, au mille 25.1, jusqu'à la section 22, canton 33, rang 26, O. du 4e méridien, au mille 26.36, à la section 35, canton 33, rang 26, O. du 4e méridien, au mille 28, dans la province d'Alberta.

Révision du tracé de l'embranchement Lanigan-Prince Albert du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir d'un point sur la section 17, canton 42, rang 24, O. du 2e méridien, au mille 59.0, jusqu'à la section 6, canton 43, rang 24, O. du 2e méridien, au mille 63.7, dans la province de la Saskatchewan.

Révision du tracé du chemin de fer Lacombe and Northwestern (chemin de fer Canadien du Pacifique), à partir de la section 2, canton 48, rang 4, O. du 5e méridien, au mille 70.03, jusqu'à la section 14, canton 49, rang 1, O. du 5e méridien, au mille 92.17, province d'Alberta.

Révision du tracé de l'embranchement Archive-Wymark du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 36, canton 15, rang 28, O. du 2e méridien, au mille 4.82, jusqu'à la section 17, canton 14, rang 1, O. du 3e méridien, au mille 26.15, dans la province de la Saskatchewan.

Révision du tracé de l'embranchement Lanigan-Prince Albert du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de la section 2, canton 45, rang 24, O. du 2e méridien, au mille 78.38, jusqu'à la section 4, canton 46a, rang 25, O. du 2e méridien, au mille 90.1, dans la province de la Saskatchewan.

PASSAGES À NIVEAU

Croisement des voies de la Regina Street Railway par les chemins de fer Nationaux du Canada à la quatrième avenue, Regina, Sask.

Croisement des voies de la Regina Street Railway par le chemin de fer Canadien du Pacifique à l'avenue Dowdney, Regina, Sask.

Croisement des voies des chemins de fer Nationaux du Canada par l'embranchement Swift Current nord-ouest du chemin de fer Canadien du Pacifique entre les sections 19 et 20, canton 52, rang 14, O. du 4e méridien, à Vegreville, Alta.

Croisement des voies de la Toronto, Hamilton and Buffalo Railway par la Hamilton Street Railway, à la rue Aberdeen, à Hamilton, Ont.

Croisement de la voie accessoire industrielle du Canadien du Pacifique par les voies de la Saskatoon Street Railway, à la rue Warburton, à Saskatoon, Sask.

Croisement de la voie accessoire industrielle des chemins de fer Nationaux du Canada par les voies de la Saskatoon Street Railway, à la rue Lauriston, à Saskatoon, Sask.

Croisement des voies de la British Columbia Electric Railway par la voie accessoire du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur la rue Front, à Vancouver, C.-B.

Croisement des voies de la Vancouver Victoria and Eastern Railway par la voie accessoire du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la rue Front, à Vancouver, C.-B.

Croisement des voies du chemin de fer Canadien du Pacifique par les voies du chemin de fer de la compagnie d'exploitation de bois Thurston-Flavelle, Limitée, au mille 0.9 de l'embranchement Ioco du chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'île de Vanvouver.

Croisement des voies de la Sudbury Cliff Suburban Electric Railway par le chemin de fer Canadien du Pacifique à la rue Elm, à Sudbury, Ont.

Croisement des voies de la Regina Street Railway par la voie accessoire des chemins de fer Nationaux du Canada, sur la rue Broad, à Regina, Sask.

Croisement des voies de la International Nickel Company par les voies du chemin de fer Canadien du Pacifique sur le lot 9, de la concession 4, du canton de McKim, province d'Ontario, au mille 81.36, de la subdivision Cartier.

Croisement des voies des chemins de fer Nationaux du Canada par le chemin de fer Canadien du Pacifique à la section 19, canton 42, rang 24, O. du 2e méridien, au mille 60.19, dans la province de la Saskatchewan.

Croisement des voies de la Mount MacKay and Kakabeka Railway par les voies des chemins de fer Nationaux du Canada, à Fort William, Ont.

Croisement des voies du chemin de fer Canadien du Pacifique par les chemins de fer Nationaux du Canada, à la section 17, canton 37, rang 25, O. du 3e méridien, dans la province de la Saskatchewan.

Croisement des voies du chemin de fer Canadien du Pacifique par la International Nickel Company of Canada au moyen d'un pont élevé sur le lot 1, concession 1, canton de Snider, comté de Sudbury, province d'Ontario.

MISE EN OPÉRATION DES APPAREILS D'ENCLENCHEMENT

Manœuvre de l'appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer Canadien du Pacifique par les chemins de fer Nationaux du Canada, au mille 4.7 de la subdivision de Galt (route de Weston), à Toronto ouest, Ont.

Manœuvre du signal protecteur automatique installé par les chemins de fer Nationaux du Canada au croisement du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la jonction Montfort, P.Q.

Manœuvre de l'appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer Michigan Central par la Hydro-Electric Power Commission's Line, à l'avenue Field, dans la cité de Windsor, Ont.

Manœuvre de l'appareil d'enclenchement au croisement des chemins de fer Nationaux du Canada par les voies de la compagnie Imperial Oil, au mille 29.9 de la subdivision de L'Assomption, à Montréal, P.Q.

Manœuvre de l'appareil d'enclenchement au croisement des chemins de fer Canadien National et Canadien du Pacifique, à Actonvale, P.Q.

Manœuvre de l'appareil semi-enclenchement au croisement des chemins de fer Nationaux du Canada par les voies de la compagnie Quebec Railway Light Heat and Power au chemin Beauport, dans le quartier Limoilou, Québec, P.Q.

Manœuvre de l'appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer Canadien du Pacifique, embranchement du Quai de la Reine (Queen's Wharf), par les chemins de fer Nationaux du Canada, à l'ouest de la jonction de la rue Bathurst, à Toronto, Ont.

Manœuvre de l'appareil d'enclenchement au croisement des chemins de fer Nationaux du Canada par le chemin de fer Canadien du Pacifique, embranchement Rosetown-Perdue, au mille 42.88, dans la province de la Saskatchewan.

Manœuvre de l'appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer Canadien du Pacifique par les chemins de fer Nationaux du Canada, à Joliette, P.Q.

Manœuvre de l'appareil d'enclenchement au croisement de la voie simple du chemin de fer Canadien du Pacifique, embranchement Pheasants Hill, par les voies des chemins de fer Nationaux du Canada.

Manœuvre de l'appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer Canadien du Pacifique par les chemins de fer Nationaux du Canada, à l'Epiphanie, P.Q.

Manœuvre de l'appareil d'enclenchement au croisement des chemins de fer Nationaux du Canada par le chemin de fer Canadien du Pacifique, au mille 6.5 de la subdivision des Adirondacks, et au mille 0.3 de la subdivision de Stanbridge, province de Québec.

Manœuvre de l'appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer Great Northern par les chemins de fer Nationaux du Canada, à Sapperton, C.-B.

VOIES D'ÉCHANGE

Raccordement des voies des chemins de fer Nationaux du Canada avec celles du chemin de fer Canadien du Pacifique sur la rive sud du canal de Lachine, dans la cité de Montréal, P.Q.

Voies d'échange entre les chemins de fer Nationaux du Canada et le chemin de fer Esquimalt sur la réserve indienne Songhees, à Victoria, C.-B.

Raccordement des voies de la Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railway and Steamboat Company avec celles du Grand Trunk Pacific Railway, près de Saskatoon, Sask.

Raccordement des voies des chemins de fer Nationaux du Canada avec celles du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Humboldt, Sask.

Voies d'échange entre les chemins de fer Nationaux du Canada et le chemin de fer Kettle Valley (chemin de fer Canadien du Pacifique), à Penticton, C.-B.

Voies d'échange entre les chemins de fer Nationaux du Canada et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Wayne, Alta.

Raccordement des voies de l'embranchement Lanigan-Prince Albert du chemin de fer Canadien du Pacifique avec celles des chemins de fer Nationaux du Canada, près de Fenton, Sask.

Raccordement des voies de l'embranchement Lanigan-Prince Albert du chemin de fer Canadien du Pacifique avec celles des chemins de fer Nationaux du Canada, à Prince Albert, Sask.

APPAREILS D'ENCLENCHEMENT

Installation d'un système à signaux d'enclenchement automatique au croisement des voies des chemins de fer Nationaux du Canada par le chemin de fer Napierville Junction, à Lacolle, P.Q.

Installation d'un signal protecteur automatique au croisement du chemin de fer Canadien du Pacifique par les chemins de fer Nationaux du Canada, à Joliette, P.Q.

Installation d'un système à signaux d'enclenchement automatique au croisement des chemins de fer Nationaux du Canada par la Compagnie des Tramways de Lévis, Limitée, au passage à niveau " Gibson ", à Lévis, P.Q.

Installation d'un système d'enclenchement au passage de l'embranchement du quai Owen du chemin de fer Canadien du Pacifique que croisent la voie de rencontre, deux voies principales, deux voies principales industrielles et une voie de service des chemins de fer Nationaux du Canada, à Toronto, Ont.

Installation de signaux d'approche automatiques au croisement des chemins de fer Nationaux du Canada par le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Essa Nord, Ont.

Installation d'un appareil d'enclenchement au croisement des chemins de fer Nationaux du Canada par l'embranchement nord-ouest Swift Current du Pacifique Canadien, à Vegreville, Alta.

Installation d'un appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo par la Hamilton Street Railway, à la rue Aberdeen, à Hamilton, Ont.

Installation d'un appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer Michigan Central par les chemins de fer Nationaux du Canada, à Niagara Falls, Ont.

Installation d'un système d'enclenchement au croisement du chemin de fer Canadien du Pacifique par les chemins de fer Nationaux du Canada, au mille 6.5 de la subdivision des Adirondacks, et au mille 0.3 de la subdivision de Stanbridge, dans la province de Québec.

Installation de signaux automatiques sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et mise en fonctionnement à la main de l'appareil d'enclenchement électrique sur le chemin de fer Vancouver, Victoria and Eastern, à Sapperton, C.-B.

Installation d'un signal protecteur au croisement du chemin de fer Canadien du Pacifique par les chemins de fer Nationaux du Canada, à Hurdman, Ont.

Installation d'un appareil semi-enclenchement au croisement de la Regina Street Railway par la voie accessoire des chemins de fer Nationaux du Canada, à la rue Broad, Regina, Sask.

Installation d'un appareil semi-enclenchement, pour remplacer l'enclenchement mécanique, au croisement des voies des chemins de fer Nationaux du Canada, par le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Whitby, Ont.

Installation d'un appareil d'enclenchement automatique au croisement des chemins de fer Nationaux du Canada par le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Vegreville, Alta.

Modifications à l'appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer Canadien du Pacifique par les chemins de fer Nationaux du Canada, à Saint-Boniface, Man.

PROTECTION AUX PASSAGES À NIVEAU DE VOIES PUBLIQUES

Suppression d'obstacles à la vue au passage à niveau du chemin London, à un mille à l'ouest des limites de la ville de Sarnia, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de la rue Mara, à 100 verges à l'ouest de Beaverton Est, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage du chemin public, immédiatement au nord de la station d'Eberts, Ont., par le chemin de fer Père Marquette.

Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de la rue Mara, à Beaverton Ouest, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de la rue Tuscorara, à Hagersville, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur au croisement de l'avenue Howard, Windsor, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur au premier passage public à l'ouest de New Hamburg, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de la rue John, à North Bay, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de la rue Jane, à North Bay, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de l'avenue Grand, à Chatham, Ont., par le chemins de fer Père Marquette.

Installation de signaux à lumière-éclair au passage à niveau de la rue Morrison, à Niagara Falls, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de signaux à lumière-éclair au croisement des rues Huron et Erié, à Niagara Falls, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de signaux à lumière-éclair au croisement de la rue Simcoe et de l'avenue Ontario, à Niagara Falls, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de signaux à lumière-éclair au passage à niveau de l'avenue Eastwood, à Niagara Falls, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de signaux à lumière-éclair au passage à niveau de la rue Clifton Hill, à Niagara Falls, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage du chemin public, au mille 101.5 de la subdivision de Shogomoc, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la province du Nouveau-Brunswick.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus d'une sonnerie déjà installée, au passage du chemin public à Le Cap, province de Québec, par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs au premier passage situé à 2.15 milles à l'est de Waterford, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au croisement de la route Talbot, à Canfield, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation de sonneries automatiques et de pendules-avertisseurs au passage à niveau de la rue Nelson, à Brampton, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Suppression d'obstacles à la vue sur le remblai, à l'angle nord-ouest du passage à niveau de la rue Wall, à Vancouver, C.-B., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur au croisement de la route de comté, à Komoke, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus d'une sonnerie déjà installée, au passage du chemin public, à Lynden, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus d'une sonnerie déjà installée, au passage à niveau de l'avenue Denison, à Weston, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie qui y est déjà installée, au croisement du chemin public, à Locust Hill Station, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur à la rue Dundas, London, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation de deux sonneries et de pendules-avertisseurs aux passages de la rue Laviolette, à Trois-Rivières, P.Q., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Suppression d'obstacles à la vue au passage du chemin London, à un mille à l'est de Sarnia, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage du chemin York, dans le canton de Guelph, par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur au passage du chemin public traversé par le chemin de fer Canadien du Pacifique, entre le lot 33 de la concession A et le lot 33 de la concession 1, dans le canton de Hamilton, province d'Ontario.

Installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de l'avenue Bayswater, à Ottawa, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie déjà installée, au passage de la rue St-Antoine, à Rigaud, P.Q., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie déjà installée, au passage à niveau de la rue William, à London, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie déjà installée, au passage de l'avenue qui conduit à l'hospice des aliénés, à London, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie qui y existe déjà, au passage à niveau situé immédiatement à l'Est de Dragon, P.Q., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie déjà installée, au passage à niveau de la rue Colborne, par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie qui y existe déjà, au passage à niveau de la rue Maitland, à London, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie déjà installée, au passage à niveau de la rue St-François, à Rigaud, P.Q., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation d'un signal à lumière-éclair "Morrison" au passage à niveau de la rue Young, à 1.98 mille à l'Est d'Attercliffe, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation d'un signal à lumière-éclair "Morrison" au passage à niveau de la Route Robertson, à Attercliffe, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation d'un signal à lumière-éclair "Morrison" au passage à niveau de la Route Town Line, à 3.53 milles à l'ouest de Ridgetown, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation d'un signal à lumière-éclair "Morrison" au passage à niveau de l'Avenue Victoria, à Ridgetown, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation d'un signal à lumière-éclair "Morrison" au passage du chemin public situé entre les concessions 3 et 4 du canton de Moulton, province d'Ontario, par le chemin de fer Michigan Central.

Installation d'un signal à lumière-éclair "Morrison" au passage du chemin public situé entre la 8e concession du canton de Townsend et la 8e concession du canton de Wyndham, dans le comté de Norfolk, province d'Ontario, par le chemin de fer Michigan Central.

Installation d'un signal à lumière-éclair "Morrison" au passage à niveau de la route Town Line, entre les cantons de Crowland et Willoughby, dans le comté de Welland, province d'Ontario, par le chemin de fer Michigan Central.

Installation d'un signal à lumière-éclair "Morrison" au passage à niveau de la route Scane, dans le canton de Howard, comté de Kent, province d'Ontario, par le chemin de fer Michigan Central.

Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de la rue Venables, à Vancouver, C.-B., par le chemin de fer Vancouver, Victoria and Eastern (Great Northern Railway).

Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage du chemin public situé à un quart de mille au nord du Niagara, St. Catharines and Toronto Diamond, sur la route Hamilton, à un mille et demi à l'est du Niagara Falls Yard Limit Board, de la subdivision de Stamford, province d'Ontario.

Installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs au passage à niveau de la route Kingston, situé immédiatement à l'Est de Marysville, Ont. par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation de signaux à lumière-éclair au passage à niveau de la rue Glasgow, à Guelph, par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage du chemin public situé à l'est de la Station Rosemere, P.Q., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie déjà installée au passage à niveau de la rue Martin, à Milton, Ont.

PROTECTION AUX CROISEMENTS DE VOIES PUBLIQUES

Etablissement de lignes de vision au passage de la voie publique près de Cosheath, N.-E., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau Bunker Hill, à Waterford, Ont., par le Lake Erie and Northern Railway.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie déjà installée, au passage du chemin public situé immédiatement à l'ouest de Winchester, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie déjà installée, au passage à niveau de la rue Garafraxa, à Durham, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs au croisement de la route Town Line situé entre les cantons Maidstone et Colchester, dans la province d'Ontario, à 0.7 mille à l'ouest d'Essex, Tank, par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs au passage à niveau du chemin Town Line, à Kingsmill, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs au passage de la voie publique situé à l'est de La Salette, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs au passage à niveau du chemin Side situé à l'est de la station de Mull, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de la voie publique à Oromocto, N.-B., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs au passage à niveau de la route Parker, à Welland Bridge, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs au passage à niveau de la route de la 7e concession, à Fletcher, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs au passage à niveau du chemin Middle, à Aylmer, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs au passage à niveau du chemin Smith, à Hagersville, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs au passage à niveau du chemin de Concession "croisement Jackmans", à Lythmore, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs au passage du chemin Naylor, à Essex, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs au passage à niveau du chemin Town Line, à Tillsonburg, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs au passage à niveau du chemin Wellandport, à Montague, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie déjà installée, au passage à niveau du chemin Town Line, à Fletcher, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie déjà installée, au passage à niveau du chemin Centre, à Buxton, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie qui y existe déjà, au passage à niveau de l'avenue Erie, à Ridgetown, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie déjà installée, au passage à niveau de la rue Hornby, à Springfield, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de pendules-avertisseurs, en sus de la sonnerie déjà installée, au passage à niveau du chemin Side, à Ruscomb, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de pendules-avertisseurs, en sus de la sonnerie qui y existe déjà, au passage à niveau du chemin Town Line, à Iona, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus d'une sonnerie déjà installée, au passage à niveau du chemin Louise-Field, à Yoko-Park, C.-B., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation de pendules-avertisseurs, en sus de la sonnerie déjà installée, au passage à niveau de la rue Queen, à Streetsville, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation de barrières au passage à niveau de l'Avenue Eastern, à Toronto, Ont., par le Toronto Terminals Railway.

Installation de barrières au passage à niveau de l'Avenue Dougal, à Windsor, Ont., par le chemin de fer Essex Terminal.

Suppression d'obstacles à la vue au passage à niveau du chemin de Comté, à Port Robinson, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs au passage à niveau du chemin public situé à 0.63 mille à l'ouest de la station de Ste-Anne, Ont., sur le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.

Installation de barrières automatiques "Farnsworth" au passage à niveau de la rue Sud, à Cowansville, P.Q., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Enlèvement d'obstacles à la vue au passage à niveau de la route provinciale, à un mille et demi au nord de Cooksville, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie qui y existe déjà, au passage à niveau de la rue Schneider, à Baden, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de la Route provinciale, à Cataraqui, Ont.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin McLaughlin, à 64 milles à l'Est d'Attercliffe, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin de la Ligne Centre, stitué à 2.80 milles à l'Est de Fargo, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Lincoln, situé à 1.73 mille à l'Est de Welland, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin de la cinquième Concession, situé à 2.52 milles à l'ouest de Tilbury, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Clemens Haugh, à 0.63 mille à l'Est de Stevensville, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin de côté Trudel, situé à 3.09 milles à l'Est de Tilbury, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin de Concession, situé à 0.88 mille à l'Est de Pelton, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Frome, à 2.5 milles à l'Est de Shedden, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin de Concession, à .65 mille à l'Est d'Aylmer, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Middle Town Line, à .29 mille à l'Est de Cornell, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Huffman, à 1.95 mille à l'Est de Fargo, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Malden, à 0.73 mille à l'est de Woodslee, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Town Line, à 0.36 mille à l'est d'Essex, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au chemin de la 8ème Concession, à 0.64 mille à l'ouest de Buxton, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Town Line, à 1.22 mille à l'est de Springfield, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Darling, à 1.96 mille à l'est de Canfield, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Middle Town Line, à 2.2 milles à l'est de Brownsville, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Drury Side, à .93 mille à l'est de Charing Cross, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Hawtrey, à l'ouest de la station Hawtrey, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de la rue Cayuga, à Brantford, Ont., par le chemin de fer Toronto, Hamilton & Buffalo.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin public, à l'ouest de la station de Burlington, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie déjà installée, au passage à niveau de la rue Lancaster, à Kitchener, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie qui y existe déjà, au passage à niveau de la voie publique, au nord d'Hespeler, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin de côté, à 0.11 mille à l'est de Windham, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Dilts, à 0.93 mille à l'est d'Attercliffe, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Town Line, immédiatement à l'est de la station Townsend, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de la voie publique, à l'est de la station Foster, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Moote, à 1.39 mille à l'ouest d'Attercliffe, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau de la rue Thomas, à Essex, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau du chemin Tecumseh, à Windsor, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation d'un signal à trois voyants et d'une sonnerie automatique au passage à niveau du chemin Dunsmore, à Hamilton, Ont., par le Toronto, Hamilton and Buffalo Railway.

Installation d'un signal à trois voyants et d'une sonnerie automatique au passage à niveau de l'avenue Primrose, à Hamilton, Ont., par le Toronto, Hamilton and Buffalo Railway.

Installation d'un signal à trois voyants et d'une sonnerie automatique au passage à niveau de l'avenue Cumberland, à Hamilton, Ont., par le Toronto, Hamilton and Buffalo Railway.

Installation de deux signaux à trois voyants et de sonneries au passage de la rue King, à Hamilton, Ont., par le Toronto, Hamilton and Buffalo Railway.

Installation de trois signaux à trois voyants et de sonneries au passage à niveau de la rue Principale et de l'avenue Gage, à Hamilton, Ont., par le Toronto, Hamilton and Buffalo Railway.

Installation d'un pendule-avertisseur à trois voyants et d'une sonnerie au passage à niveau de l'avenue des Erables, à Hamilton, Ont., par le Toronto, Hamilton and Buffalo Railway.

Installation de deux pendules-avertisseurs à trois voyants et de sonneries au passage de la rue Cannon, à Hamilton, Ont., par le Toronto, Hamilton and Buffalo Railway.

Installation de deux pendules-avertisseurs et de sonneries au passage à niveau de la rue Barton, à Hamilton, Ont., par le Toronto, Hamilton and Buffalo Railway.

Installation d'un pendule-avertisseur et d'une sonnerie au passage à niveau du chemin Foxboro, au mille 80 de la subdivision de Havelock, par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau de la rue White, à St-Thomas, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage de la rue Stanley, à St-Thomas, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau de la rue Queen, à St-Thomas, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau de la rue Metcalfe, à St-Thomas, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau de la rue Church, à St-Thomas, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau de la rue Welham, à St-Thomas, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Installation de pendules-avertisseurs, en sus de la sonnerie qui y existe déjà, au passage à niveau de la rue Queen, à Kitchener, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation d'un pendule-avertisseur et d'une sonnerie au passage à niveau de l'avenue Dougal, dans le canton de Sandwich Ouest, province d'Ontario, par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Installation d'un pendule-avertisseur et d'une sonnerie au passage à niveau du chemin public, situé immédiatement à l'ouest de la station de Wales, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau du chemin public situé à un mille à l'est du chemin Darling, dans le canton de Canboro, province d'Ontario, par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau du chemin Ritson, à Oshawa, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

LIGNES OUVERTES À LA CIRCULATION DU TRAFIC

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de la subdivision Weyburn des chemins de fer Nationaux du Canada, à partir du mille 12.85 jusqu'à la nouvelle station des voyageurs, Weyburn, Sask.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie des voies ferrées de la Commission du Havre de Vancouver, se prolongeant à partir de l'avenue Saint-André dans la direction de l'ouest, en passant par le passage souterrain, pour se relier aux voies du chemin de fer Pacific Great Eastern à un endroit situé à 360 pieds à l'ouest de l'avenue Chesterfield, dans la cité de Vancouver Nord, C.-B.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de l'embranchement sud-ouest Foam Lake du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir du mille 0 au mille 27, province de la Saskatchewan.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de l'embranchement nord-est Hatton du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir du mille 0 au mille 17.5, province de la Saskatchewan.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de l'embranchement nord Rosemary du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir du mille 0 au mille 25.10, province d'Alberta.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de l'embranchement nord Langdon (Acme-Express), à partir du mille 86.86 au mille 121.90, dans la province d'Alberta.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de l'embranchement nord Aikens du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir du mille 0 au mille 20.45, dans la province d'Alberta.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de l'embranchement sud Leader du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir du mille 119.64 au mille 144.70 dans la province de la Saskatchewan.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de l'embranchement Kindersley-Glidden des chemins de fer Nationaux du Canada, à partir du raccordement avec la subdivision Oyen des chemins de fer Nationaux du Canada, au mille 2.97, jusqu'au raccordement dudit embranchement avec la subdivision Elrose du chemin de fer Canadien Nord, au mille 104.25, une distance de 16.40 milles, y compris la branche ouest des Y desdites jonctions, longueur total de 0.56 mille.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de l'embranchement Flin Flon des chemin de fer Nationaux du Canada, à partir d'un point de Raccordement avec le chemin de fer de la Baie d'Hudson, au mille 4.64, jusqu'à la mine Flin Flon, distance de 87 milles, dans la province du Manitoba.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de l'embranchement Fife Lake du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir du mille 45, à Coronach, jusqu'au mille 65.92, à Big Beaver, dans la province de la Saskatchewan.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de l'embranchement ouest Unwin du chemin de fer Canadien du Pacifique, du mille 0 au mille 19.3, dans la province d'Alberta.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de l'embranchement sud-ouest Moose Jaw (Assiniboïa-Consul) du chemin de fer Canadien du Pacifique, du mille 107.43 au mille 143.83, de Wood Mountain à Mankota.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de l'embranchement Rosetown-Perdue, du mille 0 au mille 44.77, dans la province de la Saskatchewan.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de l'embranchement sud-est Woolford du chemin de fer Canadien du Pacifique, du mille 0 au mille 13, dans la province d'Alberta.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de l'embranchement nord Peesane des chemins de fer Nationaux du Canada, à partir du point de raccordement avec la subdivision Tisdale des chemins de fer Nationaux du Canada, près de la rivière Crooked, jusqu'à l'extrémité de la ligne, à Arborfield, Sask.

Ouverture à la circulation temporaire du trafic d'une partie de l'embranchement Sturgis-Peesane des chemins de fer Nationaux du Canada, à partir du point de raccordement avec la subdivision Tisdale des chemins de fer Nationaux du Canada, à la rivière Crooked, Sask., dans la direction sud-est, jusqu'à l'extrémité de la voie, une distance de 29 milles, y compris l'exploitation de la branche est de l'Y, à ladite jonction, une distance de 0.22 mille.

Ouverture à la circulation du trafic de la ligne du chemin de fer Canadien Nord, à partir du point de raccordement avec la subdivision Craik, du chemin de fer Qu'Appelle Long Lake and Saskatchewan, au mille 151.03, jusqu'au raccordement avec la subdivision Asquith du chemin de fer Grand Tronc Pacifique, au mille 57.02, une distance de 3.25 milles, dans la province de Saskatchewan.

Ouverture à la circulation du trafic de la seconde voie des chemins de fer Nationaux du Canada, à partir du mille 51.53 au mille 63.68, subdivision de Sprague, dans la province du Manitoba.

Ouverture à la circulation du trafic de la seconde voie des chemins de fer Nationaux du Canada, entre Woodridge et Baynham, province du Manitoba, à partir du mille 88.36 au mille 94.81, subdivision de Sprague, une distance de 6.36 milles.

Ouverture à la circulation du trafic de la seconde voie des chemins de fer Nationaux du Canada, entre le mille 142.55 de la subdivision de Fort Frances et le mille 0.56 de la subdivision de Sprague, en passant à travers la ville de Rainy River, Ont.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de l'embranchement Sudbury Bassin du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir du mille 0 au mille 5.9, province d'Ontario.

Ouverture à la circulation du trafic du pont Ambassador construit entre la ville de Sandwich, dans le comté d'Essex, province d'Ontario, et la cité de Détroit, dans l'Etat du Michigan.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de l'embranchement Cold Lake des chemins de fer Nationaux du Canada, à partir du point de raccordement avec l'embranchement Flin Flon du chemin de fer Manitoba Northern, au mille 53.0, allant vers le nord sur une distance de 42 milles.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de la ligne du Lacombe and Northwestern Railway, à partir du mille 70.08 au mille 92.13, Breton Thorsby, dans la province d'Alberta.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de l'embranchement Melfort-Aberdeen des chemins de fer Nationaux du Canada, à partir d'un point de raccordement avec la subdivision Cudworth du chemin de fer Grand Tronc Pacifique, au mille 65.9 (Wakaw, Sask.), allant vers l'est sur une distance de 19.5 milles, dans la province de la Saskatchewan.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de la ligne des chemins de fer Nationaux du Canada, entre Garson et Falconbridge Mines, dans la province d'Ontario.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de l'embranchement ouest Shellbrook des chemins de fer Nationaux du Canada, à partir du raccordement avec la subdivision Blaine Lake des chemins de fer Nationaux du Canada, au mille 29.32, près de Shellbrook, Saskatchewan, allant vers l'est, jusqu'au point de raccordement avec la subdivision Robinhood des chemins de fer Nationaux du Canada, au mille 55.40, près de Medstead, Sask., distance de 75 milles.

Ouverture à la circulation du trafic d'une partie de la ligne des chemins de fer Nationaux du Canada, à partir du mille 83.86, près de la ville de Grand'-Mère, au mille 91.70, près du village de St-Boniface, P.Q.

MISE EN SERVICE DES PONTS

Pont sur la crique Surprise, au mille 74.6, subdivision des Montagnes, chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la province de la Colombie-Britannique.

Pont sur la rivière Illecillewaet, au mille 94.76, subdivision des Montagnes, chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la province de la Colombie-Britannique.

Pont N° 93.41 sur la rivière Illecillewaet, subdivision des Montagnes, chemin de fer Canadien du Pacfique, dans la province de la Colombie-Britannique.

Pont N° 90.42 sur la rivière Illecillewaet, subdivision des Montagnes, chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la province de la Colombie-Britannique.

Pont N° 3.81 sur la crique Boulder, subdivision des Montagnes, chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la province de la Colombie-Britannique.

Pont N° 11.5 sur la crique Porcupine, subdivision des Montagnes, chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la province de la Colombie-Britannique.

Pont N° 21.61 sur la rivière Kicking Horse, subdivision des Montagnes, chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la province de la Colombie-Britannique.

Pont N° 87.54 sur la rivière Illecillewaet, subdivision des Montagnes, chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la province de la Colombie-Britannique.

Pont N° 25.69 sur la rivière Kicking Horse, subdivision des Montagnes, chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la province de la Colombie-Britannique.

Pont N° 66.21 sur la rivière Beaver, subdivision des Montagnes, chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la province de la Colombie-Britannique.

Pont N° 6.25 sur la rivière Attertail, dans la province de la Colombie-Britannique, subdivision des Montagnes, chemin de fer Canadien du Pacifique.

Pont N° 97.91 sur la rivière Illecillewaet, dans la province de la Colombie-Britannique, subdivision des Montagnes, chemin de fer Canadien du Pacifique.

Pont N° 18.7 sur la rivière Bayonne, dans la province de Québec, subdivision de St-Gabriel, chemin de fer Canadien du Pacifique.

Pont N° 31.99 sur la rivière Kicking Horse, dans la province de la Colombie-Britannique, subdivision des Montagnes, chemin de fer Canadien du Pacifique.

Pont N° 33.24 sur la rivière Kicking Horse, dans la province de la Colombie-Britannique, subdivision des Montagnes, chemin de fer Canadien du Pacifique.

Pont N° 32.75 sur la rivière Kicking Horse, dans la province de la Colombie-Britannique, subdivision des Montagnes, chemin de fer Canadien du Pacifique.

Pont N° 52.66 sur la rivière Columbia, dans la province de la Colombie-Britannique, subdivision des Montagnes, chemin de fer Canadien du Pacifique.

Pont N° 31.59 sur la rivière Kicking Horse, dans la province de la Colombie-Britannique, subdivision des Montagnes, chemin de fer Canadien du Pacifique.

Pont N° 45.0 sur la crique Blueberry, dans la province de la Colombie-Britannique, subdivision des Montagnes, chemin de fer Canadien du Pacifique.

Pont N° 76.39 sur la crique Stoney, subdivision des Montagnes, chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la province de la Colombie-Britannique.

Pont N° 70.94 sur la crique Mountain, dans la province de la Colombie-Britannique, subdivision des Montagnes, chemin de fer Canadien du Pacifique.

Pont N° 101.87 sur la rivière Illecillewaet, dans la province de la Colombie-Britannique, subdivision des Montagnes, chemin de fer Canadien du Pacifique.

Circulation des trains sur le pont tournant du Canal Welland, au mille 18.25 de la subdivision Cayuga, chemins de fer Nationaux du Canada.

Circulation des trains sur le pont du chemin de Webster's Side, entre les lots 26 et 27 de la concession 1, du canton de Saltfleet, comté de Wentworth, province d'Ontario.

CAISSES DES PASSAGES À NIVEAU

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût de l'enlèvement des obstacles à la vue au passage à niveau du chemin London, par les chemins de fer Nationaux du Canada, à un mille à l'ouest des limites de la ville de Sarnia, Ont.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement de la route provinciale Trunk N° 1, dans la section 26, canton 9, rang 23, ouest du premier méridien, dans la municipalité de Sifton, province du Manitoba.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au croisement de la rue Mara, par les chemins de fer Nationaux du Canada, à 100 verges à l'ouest de Beaverton Est, Ont.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau situé immédiatement au nord d'Eberts, Ont., par le chemin de fer Père Marquette.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement de la route provinciale N° 5, à l'est de la demi-section 3, du canton 19, rang 15, O.P.M., province du Manitoba, et de la suppression de deux passages à niveau déjà établis.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement de la route Montréal-Mont-Laurier dans la municipalité de St-Jérôme, province de Québec, et de la suppression de deux passages à niveau du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de la rue Mara, à Beaverton Ouest, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de la rue Tuscorora, à Hagersville, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de l'avenue Howard, à Windsor, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur au premier passage du chemin public situé à l'ouest de New Hamburg, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur à la rue John, à North Bay, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de la rue Jane, à North Bay, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de l'avenue Grand, à Chatham, Ont., par le chemin de fer Père Marquette.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de signaux à lumière-éclair au passage à niveau de la rue Morrison, à Niagara Falls, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de signaux à lumière-éclair aux rues Huron et Erie, à Niagara Falls, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de signaux à lumière-éclair à la rue Simcoe et à l'avenue Ontario, à Niagara Falls, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de signaux à lumière-éclair à l'avenue Eastwood, Niagara Falls, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de signaux à lumière-éclair à la rue Clifton Hill, Niagara Falls, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au croisement de la voie publique, au mille 101.6, subdivision de Shogomac, chemin de fer Canadien du Pacifique, province du Nouveau-Brunswick.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur, en sus d'une sonnerie, au passage du chemin public à Le Cap, P.Q., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs au premier passage à niveau situé à 2.15 milles à l'est de Waterford, Ont., par le chemin de fer Michigan Central

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau du chemin Talbot, à Canfield, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs au passage à niveau de la rue Nelson, à Brampton, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de la route de comté, à Komoka, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie qui y est

déjà installée, au passage à niveau de l'avenue Weston, Ont., par le chemin de fer Canadien National.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie qui s'y trouve déjà installée, au passage à niveau situé à l'ouest de la station de Locust Hill, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement de la route provinciale Trunk No. 1, au SO ¼, de la section 14, du canton 11, rang 27, O. du 1er méridien, dans le village de Hargrave, Man., et de la suppression de deux passages à niveau traversés par la voie principale du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de la rue Dundas, London, Ont., par le chemin de fer National du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût de l'amélioration des approches des passages à niveau de la voie principale des chemins de fer Nationaux du Canada, à Rivière James, N.-E.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux sonneries automatiques et de pendules-avertisseurs au passage à niveau de la rue Laviolette, à Trois-Rivières, P.Q., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût de l'enlèvement des obstacles à la vue au passage à niveau du chemin London, à un mille à l'est de Sarnia, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau du chemin de fer Canadien du Pacifique, entre le lot 33 de la concession A et le lot 33 de la première concession, du canton de Hamilton, province d'Ontario.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût de construction d'un passage souterrain sous les voies des chemins de fer Nationaux du Canada, à la rue Ouest, à Brantford, Ont.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de l'avenue Bayswater, à Ottawa, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût de l'amélioration des approches et de l'enlèvement des obstacles à la vue, au passage à niveau situé à environ 3 milles à l'ouest de la jonction Kingston, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie qui s'y trouve déjà installée, au passage à niveau de la rue St-Antoine, à Rigaud, P.Q., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie qui y est déjà installée, au passage à niveau de la rue William, à London, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie déjà installée, au passage du chemin public situé immédiatement à l'est de Dragon, P.Q., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût de construction d'un passage souterrain sous les voies des chemins de fer Nationaux du Canada, à la rue London, à Thamesville, Ont.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement de la route Melbourne-St-Hyacinthe, distance de 1,800 pieds, dans le canton de Melbourne, province de Québec.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie qui s'y trouve déjà installée, au passage à niveau de la rue Colborne, London, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur, en sus d'une sonnerie qui y existe, au passage à niveau de la rue Maitland, London, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la Caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie qui y est déjà installée, au passage à niveau de la rue St-François, à Rigaud, P.Q., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la Caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un signal à lumière-éclair "Morrison" au passage à niveau, de la rue Stanley, à Montrose, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la Caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un signal à lumière-éclair "Morrison" au passage à niveau de la rue Young, à 1.98 mille à l'est d'Attercliffe, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la Caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un signal à lumière-éclair "Morrison" au passage à niveau du chemin Robinson, à Attercliffe, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la Caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un signal à lumière-éclair "Morrison" au passage à niveau du chemin Town Line, à 3.53 milles à l'ouest de Ridgetown, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la Caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un signal à lumière-éclair "Morrison" au passage à niveau de l'Avenue Victoria, à Ridgetown, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la Caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un signal à lumière-éclair "Morrison" au passage à niveau du chemin public entre les concessions 3 et 4, du canton de Moulton, province d'Ontario, par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la Caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un signal à lumière-éclair "Morrison" au passage à niveau du chemin Thamesville, à 1.05 mille à l'est de Ridgetown, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la Caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un signal à lumière-éclair "Morrison" au passage du chemin public entre la 8ème concession du canton de Townsend et la 8ème concession du canton de Wyndham, dans le comté de Norfolk, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la Caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un signal à lumière-éclair "Morrison" au passage à niveau du chemin Town Line, entre les cantons de Crowland et de Willoughby, dans le comté de Welland, province d'Ontario, par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la Caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un signal à lumière-éclair "Morrison" au passage à niveau du chemin Scane, canton de Howard, comté de Kent, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût de construction du détournement du chemin public à Martinon, N.-B., sur la subdivision de St-Jean du chemin de fer Canadien du Pacifique, afin de faire passer le chemin public à travers la voie du chemin de fer au moyen d'un pont élevé.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de la rue Venables, à Vancouver, C.-B., par le Vancouver, Victoria and Eastern Railway.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur au passage du chemin public situé à un quart de mille au nord du croisement Niagara-St-Catharines and Toronto, sur la route Hamilton, à un mille et demi à l'est du Niagara Falls Yard Limit Board, subdivision de Stamford, Ont.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de doubles sonneries automatiques et de pendules-avertisseurs au passage à niveau du chemin Kingston, immédiatement à l'est de la station Marysville, Ont., par le chemin de fer Canadien National.

Contribution de vingt-cinq pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'un détournement de route, à partir d'un point situé sur la limite est de la section 27, à un point situé sur la limite nord de la section 34 du canton 14, rang 4, E.P.M., et du coût de la fermeture, à l'est et à l'ouest, du chemin de tolérance entre lesdites sections.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair, au passage à niveau de la rue Glasgor, à Guelph, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une barrière automatique, au passage à niveau de la rue Sud, à Cowansville, P.Q., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau situé à l'est de la station Rosemere, P.Q., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie qui s'y trouve déjà installée, au passage de la rue Martin, à Milton, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur, en sus d'une sonnerie électrique, au passage à niveau de l'avenue Northumberland, à Ayr, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une barrière automatique Farnsworth, au croisement de la route Montréal-Sherbrooke, près de St-Hubert, P.Q.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement de la rue Mine pour aboutir à la rue William, dans la ville d'Actonvale, P.Q., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une barrière automatique Farnsworth, au passage à niveau du chemin public dans la ville de Bromptonville, P.Q., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement du chemin Ste-Claire, dans le village de Loretteville, P.Q., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'établissement des lignes de vision au passage à niveau du chemin public, près de Coxheath, N.-E., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement du chemin Ferguson, y compris un passage souterrain sous la voie simple des chemins de fer Nationaux du Canada, à partir d'un point sur la ligne entre les lots 2 et 3 des concessions X et XI, dans le canton de Muskoka, Ont., à un point sur le chemin public actuel situé sur la limite ouest du lot 3 de la 11e concession.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement de la voie publique à Upper Woods Harbour, N.-E., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de Bunker Hill, dans la ville de Waterford, Ont., par le Lake Erie and Northern Railway.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement du chemin principal qui longe le côté est de la voie ferrée du Canadien National, à Mill Cove, N.-B., au mille 184.38 de la subdivision de Bathurst.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie qui y est déjà installée, au passage à niveau du chemin public situé immédiatement à l'ouest de Winchester, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'amélioration de la vision au passage à niveau du chemin public situé à un mille et quart à l'est du village de Mountain, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de trente pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement du chemin public à Kanaka Creek, C.-B., jusqu'à Albion, C.-B., distance de 9,717.8 pieds, par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur, en sus d'une sonnerie qui y est déjà installée, au passage à niveau de la rue Garafraxa, à Durham, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement du chemin public principal à Westfield Beach, N.-B., et du coût de la fermeture du passage à niveau actuel sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût de construction d'un passage souterrain sous la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans le quart sud-ouest de la section 27, du canton 18, rang 14, O. du 2e méridien, dans la municipalité de Russell, dans la province du Manitoba.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs, au passage à niveau du chemin Town Line, entre les cantons de Maidstone et de Colchester, Ont., à 0.7 mille à l'ouest d'Essex Tank, par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs, au passage à niveau du chemin Town Line à Kingsmill, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs, au passage à niveau du chemin public situé à l'est de La Salette, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs, au passage à niveau du chemin de côté situé à l'est de la station de Mull, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur, au passage à niveau du chemin public, à Oromocto, N.-B., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs, au passage à niveau du chemin Parker, à Welland Bridge, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs, au passage à niveau du chemin de la 7e concession, à Fletcher, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs, au passage à niveau du chemin Middle, à Aylmer, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs, au passage à niveau du chemin Smith, à Hagersville, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs, au passage à niveau du chemin de concession, au croisement Jackman, à Lythorpe, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs, au passage à niveau du chemin Naylor, à Essex, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs, au passage à niveau du chemin Town Line, à Tillsonburg, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de sonneries doubles et de pendules-avertisseurs, au passage à niveau du chemin Welland Port, à Montague, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie qui s'y trouve déjà installée, au passage à niveau du chemin Town Line, à Fletcher, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût de construction d'un chemin public à travers la voie ferrée du Esquimalt and Nanaimo Railway, au mille 7.1 au nord de Victoria, C.-B.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie qui s'y trouve déjà installée, au passage à niveau du chemin Centre, à Buxton, Ont., dans le canton de Raleigh, comté de Kent, par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie qui s'y trouve déjà installée, au passage à niveau de l'avenue Erie, à Ridgetown, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de pendules-avertisseurs, en sus de la sonnerie qui s'y trouve déjà installée, au passage à niveau de la rue Hornby, à Springfield, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de pendules-avertisseurs, en sus de la sonnerie déjà installée, au passage à niveau du chemin Side, à Ruscomb, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de pendules-avertisseurs, en sus de la sonnerie qui s'y trouve déjà installée, au passage à niveau du chemin Town Line, à Iona, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie déjà installée, au passage à niveau du chemin Louise Field, à Yoho Park, C.-B., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie et d'un pendule-avertisseur, au passage à niveau de l'Avenue Howard, à la jonction Lake Shore, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie double et de pendules-avertisseurs, au passage à niveau de la 12ième rue, à Calgary, Alta.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement de la route Edmonton-Wainwright, dans le quart SO. de la section 4, du canton 52, rang 23, O. 4ième méridien, Alberta, par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement de la route Lloydminster-Edmonton, dans les cantons 54 et 55 des rangs 18 et 19, O. 4ième méridien, Alberta, supprimant deux passages à niveau sur les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de pendules-avertisseurs, en sus de la sonnerie qui s'y trouve déjà installée, au passage à niveau de la rue Queen, à Streetsville, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement de la route Lloydminster-Edmonton, dans le canton 55 du rang 21, O. du 4ième méridien, Alberta, supprimant deux passages à niveau sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement du chemin public et de la construction d'un pont supérieur au-dessus de la voie du chemin de fer Michigan Central, dans le village de Waterford, Ont.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un outillage additionnel de protection au passage à niveau de l'Avenue Logan, à Winnipeg, Man., par le Winnipeg Electric Railway.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement de la route Wetaskiwin-Hayter, dans les sections 33 à 35, du canton 46, du rang 21, O. du 4ième méridien, Alberta, éliminant deux passages à niveau du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement de la Route Edmonton-Lloydminster, dans la section

30, du canton 50, du rang 8, et dans les sections 25, 26 et 27 du canton 50, rang 9, O. du 4ième méridien, aux alentours de Manville, Alta.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement du chemin public dans le canton 50, rang 7, O. du 4ième méridien, dans le voisinage de Claysmore, Alta.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de barrières au passage à niveau de l'Avenue Dougall, à Windsor, Ont., par le chemin de fer Essex Terminal.

Contribution de vingt pour cent, du coût du détournement de la route Cariboo par le ministère des Travaux publics de la province de la Colombie-Britannique, éliminant deux passages à niveau du chemin de fer Canadien du Pacifique, au mille 92.55 et au mille 83.28, à l'ouest de Kamloops, C.-B.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût de deux détournements de chemin public au Village French, N.-E., sur les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de sonneries électriques et de pendules-avertisseurs, au passage à niveau du chemin public situé à 0.63 mille à l'ouest de la station Sainte-Anne, sur le lot 24, de la concession 6, du canton de Gainsboro, Ont., sur la ligne du chemin de fer Toronto, Hamilton and Buffalo.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement du chemin public à Hubley's, N.-E., et supprimant deux passages à niveau obliques sur la ligne des chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement du chemin public, à Birchtown, N.-E., sur la ligne des chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement de la Route Hull-Maniwaki, dans le canton de Wakefield, P.Q., sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'estimation du détournement de la route Wetaskiwin-Hayter, pour éliminer la grande circulation qui se fait sur deux passages à niveau à travers la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans le canton 46, du rang 24, O. du 4ième méridien, Alberta.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement du chemin public à environ trois quarts de mille au nord de Wakefield, P.Q., sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement du chemin public à Conns Mills, comté de Cumberland, province de la Nouvelle-Ecosse, éliminant un passage à niveau et un autre en partie.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement du chemin public N° 4, dans la municipalité de Saskatchewan, province du Manitoba, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement du chemin public N° 4, dans la municipalité de Harrison, Man., sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût de construction d'un passage supérieur au-dessus des voies du chemin de fer Canadien du Pacifique et de celles des chemins de fer Nationaux du Canada, sur les lots 13, 14 et 15 de la concession A, dans le canton Murray, comté de Northumberland, Ont.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de barrières automatiques Farnsworth au passage à niveau de la rue Sud, à Cowansville, P.Q., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement de la ligne des chemins de fer Nationaux du Canada, du passage à niveau Racine et de la rue Jacques-Cartier, sur une nouvel emplacement, et de la suppression des niveaux auxdits passages, dans la ville de Chicoutimi, P.Q.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement de la route Ferguson à l'entrée sud de la ville de Bracebridge, Ont., sur la ligne du chemin de fer Canadien National.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de signaux à lumière-éclair au passage à niveau de la route Walker, étant le premier passage situé à l'ouest de Pelton Crossing Tower, dans le canton de Sandwich Sud, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement de la route Dartmouth-Sherbrooke sur l'embranchement Dartmouth-Musqodoboit, du mille 43·07 au mille 44·08, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, et du coût de la fermeture du passage actuel.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût de l'enlèvement des obstacles à la vue au passage à niveau de la route provinciale, par le chemin de fer Canadien National, à un mille et demi au nord de Cooksville, Ont.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût des moyens de protection à établir au passage à niveau du chemin public, à la station de Lyton, C.-B., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de vingt pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement du chemin public, à Beament, C.-B., et de la suppression de deux passages à niveau.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût de construction de deux ponts supérieurs au-dessus de la voie du chemin de fer Napierville Junction, sur la route Edouard VII, à Labasse et à Napierville, P.Q.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie qui s'y trouve déjà installée, au passage à niveau de la rue Schneider, à Baden, Ont.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie électrique automatique et d'un pendule-avertisseur, au passage à niveau de la route provinciale, à Cataraqui, Ont.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin McLaughlin, à ·64 mille à l'est d'Attercliffe, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Center Line, à 2·80 milles à l'est de Fargo, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Lincoln, à 1·73 mille à l'est de Welland, Ont.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin de la cinquième concession, à 2·52 milles à l'ouest de Tilbury, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Clemens Haugh, à 0·63 mille à l'est de Stevensville, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Trudel Side, à 3·9 milles à l'est de Tilbury, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin de Concession, à ·88 mille à l'est de Pelton, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin de concession, à ·65 mille à l'ouest d'Aylmer, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Middle Town Line, à ·29 mille à l'est de Cornell, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Huffman, à 1·95 mille à l'est de Fargo, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Malden, à 0·73 mille à l'est de Woodslee, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Town Line, à 0·36 mille à l'est d'Essex, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin de la huitième concession, à ·64 mille à l'ouest de Buxton, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Town Line, à 1·22 mille à l'est de Springfield, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Darling, à 1.96 mille à l'est de Canfield, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Middle Town Line, à 2·2 milles à l'est de Brownsville, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Drury Side, à ·93 mille à l'est de Charing Cross, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Hawtrey, à l'ouest de la station Hawtrey, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de la rue Cayuga, à Brantford, Ont., par le chemin de fer Toronto, Hamilton & Buffalo.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair, au passage à niveau du chemin public, à l'ouest de la station de Burlington, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur, en sus de la sonnerie qui s'y trouve déjà installée, au passage à niveau de la rue Lancaster, à Kitchener, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de trente pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement du chemin public qui croise les voies des chemins de fer Nationaux du Canada, sur les lots 9 et 10 de la 6e concession du canton de Fitzroy, province d'Ontario.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur, en sus d'une sonnerie qui s'y trouve déjà installée, au premier passage public situé au nord d'Hespeler, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair, au passage à niveau du chemin Side, à 0·11 mille à l'ouest de Windham, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Diltz, à 0·93 mille à l'est d'Attercliffe, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau du chemin Moote, à 1·39 mille à l'ouest d'Attercliffe, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau situé à l'est de la station Foster, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau de la rue Thomas, à Essex, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût de construction d'un pont au-dessus de la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Chapleau, Ont.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau de la route Tecumseh, à Windsor, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût de l'enlèvement des arbres et des arbustes au passage à niveau de la route principale Halifax-Yarmouth, par le chemin de fer Dominion Atlantic.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de barrières à fonctionnement manuel au passage à niveau de la rue Bourbonnière, à Montréal, P.Q., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût de l'enlèvement d'obstacles à la vue au premier passage public situé à l'ouest de Coaticook, P.Q., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur à trois voyants et d'une sonnerie automatique au passage à niveau du chemin Dunsmore, à Hamilton, Ont., par le chemin de fer Toronto, Hamilton & Buffalo.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur à trois voyants et d'une sonnerie automatique au passage à niveau de l'avenue Primrose, à Hamilton, Ont., par le chemin de fer Toronto, Hamilton & Buffalo.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un indicateur à trois voyants et d'une sonnerie au passage à niveau de l'avenue Cumberland, à Hamilton, Ont., par le chemin de fer Toronto, Hamilton & Buffalo.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à trois voyants et d'une sonnerie au passage à niveau de la rue King, à Hamilton, Ont., par le chemin de fer Toronto, Hamilton & Buffalo.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de trois signaux à trois voyants au passage de la rue Principale et de l'avenue Gage, à Hamilton, Ont., par le chemin de fer Toronto, Hamilton & Buffalo.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur à trois voyants et d'une sonnerie au passage à niveau de l'avenue Maple, à Hamilton, Ont., par le chemin de fer Toronto, Hamilton & Buffalo.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux pendules-avertisseurs à trois voyants au passage à niveau de la rue Cannon, à Hamilton, Ont., par le chemin de fer Toronto, Hamilton & Buffalo.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux pendules-avertisseurs et de sonneries au passage à niveau de la rue Barton, à Hamilton, Ont., par le chemin de fer Toronto, Hamilton & Buffalo.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur et d'une sonnerie au passage à niveau du chemin Foxboro par le chemin de fer Canadien du Pacifique, au mille 80 de la subdivision Havelock, dans la province d'Ontario.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau de la rue Stanley, à St-Thomas, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau de la rue Queen, à St-Thomas, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau de la rue Barton, à St-Thomas, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau de la rue Church, à St-Thomas, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation de deux signaux à lumière-éclair au passage à niveau de la rue William, à St-Thomas, Ont., par le chemin de fer Michigan Central.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur, en sus d'une sonnerie qui s'y trouve déjà installée, au passage à niveau de la rue Queen, à Kitchener, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur et d'une sonnerie au passage à niveau de l'avenue Dougal, Canton de Sandwich Ouest, province d'Ontario, par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement de la route Aylmer-Pembroke, dans la municipalité de Notre-Dame, comté de Papineau, province de Québec, entre les milles 72.08 et 72.89 de la subdivision de Lachute, chemin de fer Canadien du Pacifique.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement de la route Iberville-Farnham, que croisent les voies du chemin de fer Canadien du Pacifique et celles du chemin de fer Quebec, Montreal and Southern.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'un pendule-avertisseur et d'une sonnerie, au passage à niveau de la voie publique située immédiatement à l'ouest de Wales, Ont., par les chemins de fer Nationaux du Canada.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût de construction d'un raccordement, au moyen d'un souterrain, de la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique avec les cours de False Creek, dans la cité de Vancouver, C.-B.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur, par les chemins de fer Nationaux du Canada, au passage à niveau situé à un mille à l'est du chemin Darling, sur le lot 8 de la 3ème Concession, canton de Canboro, province d'Ontario.

Contribution de vingt pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût du détournement de la route provinciale au moyen d'un passage souterrain sous les voies des chemins de fer Nationaux du Canada, sur les lots 9 à 11, concession 4, canton de March, et sur les lots 1 à 6 de la 4ème concession du canton Nepean, province d'Ontario.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût de construction d'un souterrain sous les voies des chemins de fer Nationaux du Canada, à la route Gillespie, mille 21, au nord de Victoria, C.B.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût de construction d'un souterrain sous les voies des chemins de fer Nationaux du Canada, à la route Drouillard, à Windsor Est, Ont.

Contribution de quarante pour cent, à même la caisse des passages à niveau, du coût d'installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule-avertisseur au passage à niveau du chemin Ritson, à Oshawa, Ont., par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

EXPROPRIATION

Expropriation de terrains par le chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la division de St-Antoine, Montréal, P.Q., pour y construire de nouvelles voies.

Expropriation du terrain appartenant à Wilfrid Vincent, de Montréal, P.Q., par le chemin de fer Canadien du Pacifique, pour y élargir son emprise.

Expropriation des terrains de la National Canadian Land Company, dans la ville de Humboldt, Sask., par le chemin de fer Canadien du Pacifique, pour y construire des facilités de tête de ligne.

DIVERS

Accès au terrain minier au moyen d'une entrée sous les voies du chemin de fer Nipissing Central pour desservir la Compagnie Murphy Mines Ltd., établie dans le canton de Gauthier, province d'Ontario.

Hauteur moindre que celle prévue par les règlements.

Approbation de changements apportés aux signaux installés au croisement de la voie ferrée du Niagara, St. Catharines and Toronto Railway par le chemin de fer Michigan Central et le chemin de fer Toronto, Hamilton & Buffalo, au pont tournant de Welland.

Imposition des restrictions de la vitesse.

Passages de ferme.

Mise en service des ponts.

Mise en opération des appareils d'enclenchement.

Restriction de la vitesse.

Passages de ferme.

Passages à bestiaux.

Dispense d'érection de clôtures.

Altérations des appareils d'enclenchement.

Drainage.

Raccordement, au moyen d'un souterrain, de la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique avec les cours de False Creek, à Vancouver, C.-B.

Construction de cinq entrées de mine sous les voies des chemins de fer Nationaux du Canada, dans la section 9, du canton 29, rang 20, O. du 4e méridien, province d'Alberta.

Construction de pente de terrain minier sous les voies du chemin de fer Esquimalt & Nanaimo, au mille 67.3 de la subdivision Victoria, par la Canadian Collieries Limited.

Dispense d'érection de clôtures.

Construction d'un dock à charbon par le chemin de fer Algoma Central Terminals, à Michipicoten Harbour, Ont.

Construction d'une entrée de mine sous les voies ferrées du Canadien National, dans la section 9, du canton 29, rang 20, O. du 4e méridien, dans la province d'Alberta.

PASSAGES À NIVEAU DE VOIES PUBLIQUES

—	Approuvés	Détournés	Fermés
Colombie-Britannique	43	6	5
Alberta	209	44	54
Saskatchewan	292	32	43
Manitoba	88	17	16
Ontario	104	13	9
Québec	59	10	23
Nouveau-Brunswick	3	4	3
Nouvelle-Ecosse	6	7	10
	803	133	163

RAMEAUX INDUSTRIELS

On a accordé la permission de construire deux cent quarante-cinq rameaux industriels variant de quelques centaines de pieds à six milles de longueur, répartis comme suit:—

Colombie Britannique	39
Alberta	40
Saskatchewan	42
Manitoba	22
Ontario	55
Québec	47
	245

TRAVERSÉES DE FILS ÉLECTRIQUES ET ENTENTES ENTRE COMPAGNIES DE TÉLÉPHONE

L'ingénieur électricien de la Commission a examiné et approuvé cent soixante traversées de fils électriques et à peu près soixante-dix ententes conclues entre compagnies de téléphone.

PONTS

La Commission a autorisé la construction ou la reconstruction d'à peu près soixante-huit ponts.

ANNEXE " C "

RAPPORT DU DIRECTEUR DU SERVICE DE L'EXPLOITATION DE LA COMMISSION POUR L'ANNÉE CLOSE LE 31 DÉCEMBRE 1929

Le 19 février 1930.

M. A. D. Cartwright,
Secrétaire de la Commission des chemins de fer,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—Conformément à l'article 31 de la Loi des chemins de fer, le directeur du Service de l'exploitation vous soumet respectueusement, en quadruplicata, son rapport annuel sur les travaux de son département accomplis au cours de l'année terminée le 31 décembre 1929.

RAPPORTS ET ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS QUI ONT CAUSÉ DES BLESSURES CORPORELLES OU DES PERTES DE VIE

Au cours de l'année il y a eu 2,780 accidents qui ont été signalés à la Commission par différentes compagnies de chemins de fer relevant de sa juridiction, auxquels ont été mêlées 3,380 personnes, dont 426 ont été tuées et 2,954 blessées. Pour les détails, voir les relevés nos 1, 3 et 4.

Les tableaux comparatifs nos 2, 5 et 6 des tués et des blessés indiquent une diminution de 19 personnes tuées et une diminution de 239 blessées.

Sur le total de 2,780 accidents ainsi signalés, 1,329 ont fait l'objet d'enquêtes. Au cours de ces accidents 291 personnes ont été tuées et 1,643 blessées. Les relevés nos 7, 8, 9 et 10 portent sur les enquêtes faites relativement aux collisions, déraillements, accidents aux croisements de voies publiques, ainsi qu'aux accidents arrivés aux employés pendant qu'ils étaient au travail sur ou sous les locomotives. Ces quatre relevés indiquent un total de 538 enquêtes portant sur 174 personnes tuées et 790 personnes blessées. Le reste, 791 enquêtes, porte sur 116 personnes tuées et 853 blessées, ainsi que sur le nombre d'accidents indiqués sous les diverses rubriques mentionnées aux tableaux 3, 4 et 5.

On observera que sur un total de 3,380 personnes figurant dans les 2,780 accidents survenus au cours de l'année fiscale, on compte 142 violateurs de propriété qui ont été tués et 136 qui ont été blessés. A ce propos, on pourra se référer à l'état no 16 qui indique le nombre de personnes de tuées et de blessées par chemin de fer et par province.

La question des accidents aux passages à niveau de voies publiques, des moyens prévus de protection, etc., est traitée en détail aux tableaux nos 3, 4, 5, 9, 11, 12, 13, 14 et 15.

INSPECTION DES APPAREILS DE SÛRETÉ—ACCESSOIRES DES WAGONS

Le travail qui tombe sous cette rubrique est effectué en grande partie sous l'empire des dispositions de l'article 298 de la Loi des chemins de fer et de l'ordonnance générale no 102; une réimpression de cette dernière a été faite dans le cours de l'année fiscale, close le 31 décembre 1923, et comprend tous les amendements jusqu'à date. On trouvera dans les tableaux nos 19, 20, 21-A et 21-B le travail accompli à ce propos par ce département. Les ordonnances nos 458 et 461 portent sur de nouveaux amendements. On comprendra facilement que l'inspection de 69,255 wagons à marchandises exige beaucoup de temps et comporte

une somme de travail considérable sur place et dans les bureaux des quartiers généraux, où se fait le travail de vérification, d'inscription et du classement des nombreux rapports et celui de la correspondance volumineuse, échangée entre les compagnies de chemin de fer, en vue de remédier aussi promptement que possible aux irrégularités qu'aurait pu révéler l'inspection.

L'inspection de 69,265 wagons à marchandises précitée a révélé l'existence de 4,123 wagons défectueux (5.95 pour cent) avec un total de défectuosités se chiffrant à 4,795.

Le nombre de wagons à voyageurs inspectés représente un total de 1,384 wagons avec 47 défectuosités.

INSPECTION DE LA FORCE MOTRICE

Cette catégorie de travaux s'effectue sous l'empire des articles 298, 299, 300 et 301 de la Loi des chemins de fer et des ordonnances générales de la Commission n°s 12, 31, 66, 102, 131, 199, 226, 289, 293, 302, 362, 379, 385, 402, 403, 404, 415, 424 et 473. On a fait en tout l'inspection de 12,533 locomotives au cours de l'année fiscale et sur ce nombre on a trouvé que 380 d'entre elles (3 pour cent) étaient défectueuses; le total des défectuosités se chiffre à 443. Pour les détails, voir le relevé n° 22.

En vertu des règles et instructions relatives à l'inspection et la mise à l'essai des chaudières de locomotives et de leurs accessoires, approuvées par l'ordonnance générale n° 473, 69,262 formules de rapports d'inspections mensuelles et annuelles, portant sur 5,705 locomotives, ont été produites à la Commission, vérifiées et classées par elle et suivies de mesures nécessaires prises avec les compagnies de chemins de fer pour en arriver, dans le cas où ces rapports étaient trouvés inexacts, à trouver moyen de remédier à l'état de choses, de même que dans les cas de violation de règlements et de la mise en vigueur des diverses inspections et épreuves exigées par les règlements.

CHAUDIÈRES FIXES

En vertu de l'ordonnance générale n° 330, dite " Ordonnance relative à l'inspection des chaudières fixes ", 4,473 formules de rapport d'inspections semestrielles et annuelles, portant sur 2,158 chaudières, ont été produites, vérifiées et classées et suivies de mesures nécessaires prises avec les compagnies de chemins de fer en vue de faire observer les règlements.

La vérification et l'enregistrement des formules et des rapports susmentionnés, ainsi que la correspondance qui s'y rattache, entraînent, il va sans dire, une somme de travail très considérable.

INSPECTION DES ACCESSOIRES DES WAGONS-VOYAGEURS, STATIONS ET TERRAINS

Ce travail comprend l'inspection relative à la sécurité, à la propreté et au confort, etc. Un grand nombre de questions ont été signalées à l'attention des officiers compétents avec résultats qui ont donné satisfaction.

REQUÊTES ET PLAINTES RELATIVES AU SERVICE DES TRAINS ET DES STATIONS; PROTECTION DES PASSAGES À NIVEAU; EMPLACEMENTS DE STATIONS, APPROVISIONNEMENTS DE WAGONS, ETC.

Le travail compris dans cette catégorie porte sur une grande variété de sujets et nécessite dans bien des cas des enquêtes et des recherches très longues. Au cours de l'année, la Commission a reçu 1,260 plaintes et requêtes qui ont fait l'objet d'enquêtes et de rapports.

En conclusion, on peut dire que pour accomplir le travail brièvement indiqué ici, le personnel de la division a dû parcourir 396,285 milles.

N° 1.—ETAT indiquant le nombre de voyageurs, employés et autres, tués ou blessés sur les chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission, pour l'année se terminant le 31 décembre 1929.

Nom du chemin de fer	Voyageurs		Employés		Autres		Total	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Canadien National	12	198	63	1,184	127	342	202	1,724
Canadien du Pacifique	3	72	33	577	122	258	158	907
Michigan Central	.....	4	3	50	15	31	18	85
Quebec, Montreal & Southern	.....	4	.....	3	.....	.....	.....	7
Toronto, Hamilton & Buffalo	.....	52	1	31	2	7	3	90
Kettle Valley	.....	2	.....	10	1	2	1	14
Algoma Central & Hudson Bay	.....	.....	1	4	2	2	3	6
New York Central	.....	3	.....	12	2	5	2	20
Quebec Central	.....	1	.....	.....	1	8	1	9
Grand River	.....	.....	.....	.....	2	6	2	6
Canadian National Electric	1	11	1	1	7	14	9	26
Northern Alberta	.....	.....	.....	3	1	.....	1	3
London & Port Stanley	.....	1	1	.....	4	2	5	3
Esquimalt & Nanaimo	.....	1	.....	1	.....	4	.....	6
Lake Erie & Northern	.....	.....	.....	.....	4	3	4	3
British Columbia Electric	.....	.....	.....	.....	2	3	2	3
Vancouver Harbour Commissioners Terminal	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1
Essex Terminal	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1
Pere Marquette	.....	.....	.....	3	3	13	3	16
Napierville Junction	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	2
Midland Railway of Manitoba	.....	.....	.....	1	.....	2	.....	3
Montreal & Southern Counties	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	3
Atlantic Quebec & Western	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	.....
Algoma Eastern	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
Quebec Railway, Light & Power	.....	.....	.....	1	1	.....	1	1
Great Northern	.....	.....	.....	2	2	4	2	6
Windsor, Essex and Lake Shore	.....	.....	.....	.....	2	2	2	2
Dominion Atlantic	.....	.....	1	5	5	1	6	9
	16	349	105	1,891	305	714	426	2,954

N° 2.—ETAT comparatif des tués et des blessés entre l'année terminée le 31 décembre 1928 et l'année terminée le 31 décembre 1929

Nom du chemin de fer	Voyageurs		Employés		Autres		Total	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
1928	18	301	109	2,171	318	721	445	3,193
1029	16	349	105	1,891	305	714	426	2,954
Diminution	.....	48	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Augmentation	2	.....	4	280	13	7	19	239

RELEVÉ N° 3.—Etat indiquant séparément le nombre de voyageurs, d'employés et d'autres personnes tués et blessés, et la nature des accidents pour les douze mois finissant le 31 décembre 1929.

Nature des accidents	Voyageurs		Employés		Autres		Total	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Déraillement	.....	25	11	65	.....	2	11	92
Tamponnement par l'avant	5	32	12	29	.....	.....	17	61
Tamponnement par l'arrière	.....	10	2	13	.....	.....	2	23
Tamponnement en parc	.....	11	3	50	.....	8	3	69
Tamponnement avec des wagons par suite d'une aiguille ouverte	.....	12	.....	3	.....	1	.....	16
Tamponnement à un croisement à niveau	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1

RELEVÉ N° 3.—Etat indiquant séparément le nombre de voyageurs, d'employés et d'autres personnes tués et blessés, et la nature des accidents pour les douze mois finissant le 31 décembre 1929—*Suite.*

Nature des accidents	Voyageurs		Employés		Autres		Total	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Passage à niveau protégé par des barrières	.....	.....	.....	1	4	15	4	16
Passage à niveau protégé par une sonnerie	.....	.....	.....	3	22	63	22	66
Passage à niveau protégé par un gardien	.....	.....	.....	.....	.....	16	.....	16
Passage à niveau non protégé	.....	.....	2	9	112	388	114	397
Passage particulier	.....	.....	.....	6	15	33	15	39
Violation de propriété	.....	.....	.....	.....	142	136	142	136
Travaillant sur ou sous la locomotive	.....	.....	.....	174	.....	.....	.....	174
Divers	.....	129	3	506	2	17	5	652
Ajustant les barres d'attelage, attelage ou dételage	.....	.....	5	105	.....	.....	5	105
Frappé par une locomotive ou wagon entre les gares	.....	.....	10	5	1	2	11	7
Tombant d'un wagonnet à moteur ou à bras	.....	.....	4	188	.....	10	4	198
Wagonnet à moteur ou à bras frappé par un train	.....	.....	5	18	.....	.....	5	18
Rampant sous les wagons	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
Rampant entre les wagons par-dessus les barres d'attelage	.....	.....	1	4	.....	.....	1	4
Frappés en passant entre les wagons et les barres d'attelage	.....	.....	2	1	.....	1	2	2
Frappés par wagon dans une position dangereuse	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	3
Frappés par aiguille, tuyau d'eau, etc.	1	.....	.....	21	.....	.....	1	21
Ecrasés entre les wagons, les bâtiments, la plate-forme, etc.	.....	.....	.....	18	1	2	1	20
Explosion de la chaudière de la locomotive	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
Tombés d'un train de voyageurs	3	13	.....	3	1	.....	4	16
Tombés du tender en prennant de l'eau	.....	.....	.....	5	.....	.....	.....	5
Coup de revers	1	9	1	13	.....	.....	2	22
En voyageant sur le chasse-pierres ou marche-pied de la locomotive	.....	.....	3	55	.....	.....	3	55
Obstacles au-dessus de la voie	.....	.....	.....	12	.....	.....	.....	12
Tombés du toit des wagons	.....	.....	2	46	.....	1	2	47
Tombés entre les wagons	1	.....	5	5	.....	.....	6	5
En appliquant les frains à air	.....	13	2	143	.....	3	2	159
En sautant à bas d'un train en mouvement	5	30	4	44	1	7	10	81
En essayant de monter à bord d'un train en mouvement	.....	15	1	55	.....	2	1	72
Affouillement	.....	44	3	11	.....	1	3	56
Pont effondré ou incendié	.....	.....	2	.....	.....	.....	2	.....
Electrocutés	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	.....
Ecrasés par des locomotives ou wagons aux gares ou dans les parcs	.....	5	16	55	4	2	20	62
Pris par locomotive ou wagon en manœuvrant l'aiguille	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	2
Tombant à bas des échelles des wagons	.....	.....	2	50	.....	.....	2	50
Tombant à bas des wagons en manœuvrant le frein à main	.....	.....	3	81	.....	1	3	82
En manipulant des marchandises et des bagages	.....	.....	.....	17	.....	1	.....	18
En chargeant et en déchargeant des matériaux A.R.C.	.....	.....	.....	31	.....	.....	.....	31
En posant des ranchers ou des piquets sur des wagons	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	4
En travaillant dans des couloirs à charbon	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
Manœuvre de wagons en chargement ou en déchargement	.....	.....	.....	5	.....	2	.....	7
Ponts tournants ouverts	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	2

RELEVÉ N° 3.—Etat indiquant séparément le nombre de voyageurs, d'employés et d'autres personnes tués et blessés, et la nature des accidents pour les douze mois finissant le 31 décembre 1929—*Fin.*

Nature des accidents	Voyageurs		Employés		Autres		Total	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Durant travail sur ou sous les wagons en mouvement sur la voie principale	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
En manœuvrant les chaînes d'attelage	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
En raccordant ou séparant le boyau	.....	.....	.....	13	.....	.....	.....	13
Tournant le robinet d'accouplement	.....	.....	.....	12	.....	.....	.....	12
	16	349	105	1,891	305	714	426	2,954

N° 4.—ETAT indiquant la nature des accidents et le nombre des morts et des blessés sur les chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission, pour l'année finissant le 31 décembre 1929

—	C.N.R.		C.P.R.		M.C.R.		Q.M. & S.		T.H. & B.		K.V.R.		A.C. & H.B.		N.Y.C.		Q.C.R.		G.R.R.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	11	74	.....	11	....	....	....	....	....	....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....
Tamponnement par l'avant	14	50	2	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	....	....	....	....	....
Tamponnement par l'arrière	.....	17	2	6	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Tamponnement dans le parc	1	21	2	26	....	1	....	....	....	16	....	....	....	....	....	3	....	....	....	....
Tamponnement avec wagons par suite d'une aiguille ouverte	.....	16	.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Tamponnement à un croisement à niveau	.....	1	.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Passages à niveau protégés par des barrières	3	13	1	2	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Passages à niveau protégés par cloches	4	24	9	20	5	9	....	....	....	4	....	....	....	....	1	3	....	2	....	2
Passages à niveau protégés par un gardien	.....	5	.....	10	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Passages à niveau non protégés	45	206	40	116	5	14	....	....	2	2	....	....	....	2	1	2	1	6	....	4
Passage particulier	5	28	5	9	3	1	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Violation de propriété	66	60	63	70	2	1	....	....	....	....	....	1	2	....	....	....	....	....	2	....
Travaillant sur ou sous la locomotive	.....	114	.....	51	....	1	....	1	....	1	....	....	....	....	....	2	....	....	....	....
Divers	4	410	1	206	....	14	....	4	....	4	....	5	....	....	....	4	....	1	....	....
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage	1	73	4	25	....	2	....	....	....	1	....	....	....	1	....	2	....	....	....	....
Frappés par une locomotive ou wagons entre les stations	10	4	1	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Tombé d'un wagonnet à moteur ou à bras	3	135	1	55	....	5	....	....	....	....	....	3	....	....	....	....	....	....	....	....
Wagonnet à moteur ou à bras frappé par un train	5	13	.....	5	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Rampant sous les wagons	.....	1	.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Rampant entre les wagons par-dessus les barres d'attelage	.....	2	1	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Frappés en passant entre les wagons et les barres d'attelage	2	1	.....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Frappés par wagon en position dangereuse	.....	2	.....	.....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc	.....	9	.....	9	....	1	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Ecrasés entre les wagons, les bâtiments, la plate-forme, etc	.....	13	.....	5	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Explosion de la chaudière de la locomotive	.....	.....	.....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Tombés d'un train de voyageurs	3	9	1	5	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Tombés du tender au cours de l'approvisionnement d'eau	.....	2	.....	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Coup de revers	1	17	1	5	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En voyageant sur le chasse-pierres ou sur le marche-pied	3	36	.....	15	....	1	....	....	....	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Obstacle au-dessus de la voie	.....	3	.....	9	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Tombés du toit des wagons	1	20	1	19	....	7	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Tombés entre les wagons	3	2	3	2	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Application des freins pneumatiques	.....	93	1	50	1	14	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....
Sautant à bas d'un train en mouvement	4	47	6	27	....	3	....	....	....	1	....	....	....	....	....	2	....	....	....	....
Essayant de monter à bord d'un train en mouvement	1	40	.....	29	....	1	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....
Affouillement	1	1	1	1	....	....	....	....	1	54	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....

Pont effondré ou incendié	.....	.....	2	.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Electrocutés	.....	.....	.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Ecrasés par une locomotive ou des wagons aux gares ou dans les parcs	10	38	8	21	1	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Frappés par une locomotive ou un wagon en manœuvrant l'aiguille	.....	1	.....	.....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En tombant à bas des échelles des wagons	1	33	1	15	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En tombant à bas d'un wagon en manœuvrant le frein à main	.....	35	1	43	1	1	....	....	....	1	....	2	1	....	....	....	....	....	....	....
En manipulant des marchandises et des bagages	.....	11	.....	6	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....
En chargeant et en déchargeant des matériaux A.R.C	.....	15	.....	13	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En posant des ranchers ou des piquets sur des wagons	.....	3	.....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En travaillant dans des couloirs à charbon	.....	1	.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Wagons en chargement ou déchargement mis en mouvement	.....	5	.....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Ponts tournants ouverts	.....	.....	.....	.....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Employés travaillant sur ou sous wagons mis en mouvement sur la voie principale	.....	1	.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En manœuvrant les chaînes d'attelage	.....	1	.....	.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En accouplant et désaccouplant des boyaux	.....	10	.....	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En tournant un robinet d'accouplement	.....	8	.....	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	202	1,724	158	907	18	85	....	7	3	90	1	14	3	6	2	20	1	9	2	6

N° 4.—ETAT indiquant la nature des accidents et le nombre des morts et des blessés sur les chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission, pour l'année finissant le 31 décembre 1929—*Suite*

—	C.N.E.		N.A.		L. & P.S.		E. & N.		L.E. & N.		B.C.E.		V.H. C.T.		E.T.R.		P.M.R.		N.J.R.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement		5																		
Tamponnement par l'avant	1	7																		
Tamponnement par l'arrière																				
Tamponnement dans le parc																				
Tamponnement avec wagons par suite d'une aiguille ouverte																				
Tamponnement à un croisement à niveau																				
Passages à niveau protégés par des barrières																				
Passages à niveau protégés par cloches									3									2		
Passages à niveau protégés par un gardien																				
Passages à niveau non protégés	6	14			4	1		4		3	1	3					1	11		
Passage particulier											1									
Violation de propriété			1			1			1							1	2			
Travaillant sur ou sous la locomotive								1										3		
Divers				1		1														
Ajustant les barres d'attelage, attelage et détellage																				
Frappés par une locomotive ou wagons entre les stations																				
Tombé d'un wagonnet à moteur ou à bras																				
Wagonnet à moteur ou à bras frappé par un train																				
Rampant sous les wagons																				
Rampant entre les wagons par-dessus les barres d'attelage																				
Frappés passant entre les wagons et les barres d'attelage																				
Frappés par wagons en position dangereuse																				
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc	1																			
Ecrasés entre les wagons, les bâtiments, la plate-forme, etc	1																			
Explosion de la chaudière de la locomotive																				
Tombés d'un train de voyageurs																				
Tombés du tender au cours de l'approvisionnement d'eau																				
Coup de revers																				
En voyageant sur le chasse-pierres ou sur le marche-pied																				
Obstacle au-dessus de la voie																				
Tombés du toit des wagons				1																
Tombés entre les wagons																				
Application des freins pneumatiques																				
Sautant à bas d'un train en mouvement								1												
Essayant de monter à bord d'un train en mouvement														1						
Affouillement																				
Pont effondré ou incendié																				

Electrocutés	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Ecrasés par une locomotive ou des wagons aux gares ou dans les parcs	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Frappés par une locomotive ou un wagon en manœuvrant l'aiguille	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En tombant à bas des échelles des wagons	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En tombant à bas d'un wagon en manœuvrant un frein à main	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En manipulant des marchandises et des bagages	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En chargeant et en déchargeant des matériaux A.R.C	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2
En posant des ranchers ou des piquets sur des wagons	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En travaillant dans des couloirs à charbon	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Wagons en chargement ou déchargement mis en mouvement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Ponts tournants ouverts	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Employés travaillant sur ou sous wagons mis en mouvement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En manœuvrant les chaînes d'attelage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En accouplant et désaccouplant des boyaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
En tournant un robinet d'accouplement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
	9	26	1	3	5	3	....	6	4	3	2	3	....	1	....	1	3	16	....	2

N° 4.—ETAT indiquant la nature des accidents et le nombre des morts et des blessés sur les chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission, pour l'année finissant le 31 décembre 1929—*Fin*

—	Midland		M. & S.C.		A.Q. & W.		A.E.R.		Q.R.L. & P.		G.N.R.		W.E. & L.S.		D.A.R.		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement																	11	92
Tamponnement par l'avant																	17	61
Tamponnement par l'arrière																	2	23
Tamponnement dans le parc												2					3	69
Tamponnement avec wagons par suite d'une aiguille ouverte																		16
Tamponnement à un croisement à niveau																		1
Passages à niveau protégés par des barrières																	4	16
Passages à niveau protégés par cloches																	22	66
Passages à niveau protégés par un gardien																		16
Passages à niveau non protégés		1		3	1							2	2	2	5	1	114	397
Passage particulier												1					15	39
Violation de propriété		1							1		2	1					142	136
Travaillant sur ou sous la locomotive																		174
Divers																2	5	652
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage																1	5	105
Frappés par une locomotive ou wagons entre les stations																	11	7
Tombé d'un wagonnet à moteur ou à bras																	4	198
Wagonnet à moteur ou à bras frappé par un train																	5	18
Rampant sous les wagons																		1
Rampant entre les wagons par-dessus les barres d'attelage																	1	4
Frappés en passant entre les wagons et les barres d'attelage																	2	2
Frappés par wagons en position dangereuse																		3
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc																1	1	21
Ecrasés entre les wagons, les bâtiments, la plate-forme, etc																1	1	20
Explosion de la chaudière de la locomotive																		1
Tombés d'un train de voyageurs										1							4	16
Tombés du tender au cours de l'approvisionnement d'eau																		5
Coup de revers																	2	22
En voyageant sur le chasse-pierres ou sur le marche-pied																	3	55
Obstacle au-dessus de la voie																		12
Tombés du toit des wagons																	2	47
Tombés entre les wagons																	6	5
Application des freins pneumatiques																	2	159
Sautant à bas d'un train en mouvement																	10	81
Essayant de monter à bord d'un train en mouvement																	1	72
Affouillement																	3	56
Pont effondré ou incendié																	2	

Electrocutés	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....
Ecrasés par une locomotive ou des wagons aux gares ou dans les parcs	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	20	62
Frappés par une locomotive ou un wagon en manœuvrant l'aiguille	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	2
En tonbant à bas des échelles des wagons	....	1	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	2	50
En tombant à bas d'un wagon en manœuvrant un frein à main	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	82
En manipulant des marchandises et des bagages	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	18
En chargeant et en déchargeant des matériaux, A.R.C	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	31
En posant des ranchers ou des piquets sur des wagons	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	4
En travaillant dans des couloirs à charbon	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	1
Wagons en chargement ou déchargement mis en mouvement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	7
Ponts tournants ouverts	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	2
Employés travaillant sur ou sous wagons mis en mouvement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	1
En manœuvrant les chaînes d'attelage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	1
En accouplant et désaccouplant des boyaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	13
En tournant un robinet d'accouplement	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	12
	....	3	....	3	1	....	....	1	1	1	2	6	2	2	6	6	426	2,954

N° 5.—ETAT comparatif du nombre total des personnes tuées et blessées pour les années terminées le 31 décembre 1928 et le 31 décembre 1929

Nature des accidents	1928		1929		Augmentation		Diminution	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	12	151	11	92	.....	.....	1	59
Tamponnement par l'avant	5	64	17	61	12	.....	.....	3
Tamponnement par l'arrière	3	46	2	23	.....	.....	1	23
Tamponnement dans le parc	3	59	3	69	.....	10	.....	.....
Collision avec wagons sur voie d'évitement ouverte	.....	.....	.....	16	.....	16	.....	.....
Tamponnement à un croisement à niveau	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	.....
Passage à niveau protégé par des barrières	1	6	4	16	3	10	.....	.....
Passage à niveau protégé par cloches	22	35	22	66	.....	31	.....	.....
Passage à niveau protégé par gardien	6	9	.....	16	.....	7	6	.....
Passage à niveau non protégé	144	425	114	397	.....	.....	30	28
Passage particulier	9	26	15	39	6	13	.....	.....
Marchant sur la voie	127	139	142	136	15	.....	.....	3
Travaillant sur ou sous la locomotive	1	194	.....	174	.....	.....	1	20
Non classifiés	5	637	5	652	.....	15	.....	.....
Ajustant les barres d'attelage, attelage ou dételage	6	108	5	105	.....	.....	1	3
Ecrasés par une locom. ou wagons entre les gares	7	7	11	7	4	.....	.....	.....
Tombé d'une draisienne à moteur ou sans moteur	7	196	4	198	.....	2	3	.....
Draisienne à moteur ou sans moteur frappée par un train	13	36	5	18	.....	.....	8	18
Rampant sous les wagons	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	.....
Rampant entre les wagons par-dessus les barres d'attelage	.....	7	1	4	1	.....	.....	3
Passant entre les wag. par-dessus les barres d'attel	2	4	2	2	.....	.....	.....	2
Frappés en passant entre les wagons séparés	.....	3	.....	3	.....	.....	.....	.....
Frappés par le mat. d'aiguille, le tuyau d'eau, etc.	.....	25	1	21	1	.....	.....	4
Ecrasés entre les wag., les bâtiments, la plate-forme, pile de bois, etc.	1	21	1	20	.....	.....	.....	1
Explosion de la chaudière de la locomotive	3	3	.....	1	.....	.....	3	2
Tombés d'un train de voyageurs	7	6	4	16	.....	10	3	.....
Tombés du tender en pelletant du charbon	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	2
Tombés du tender alors qu'ils prenaient de l'eau	1	2	.....	5	.....	3	1	.....
Coups de revers	2	13	2	22	.....	9	.....	.....
En voyageant sur le ch.-pierres ou le marche-pied—	3	75	3	55	.....	.....	.....	20
Obstacles au-dessus de la voie	.....	10	.....	12	.....	2	.....	.....
Tombés du toit des wagons	5	45	2	47	.....	2	3	.....
Tombés entre les wagons	.....	13	6	5	6	.....	.....	8
Application des freins pneumatiques	1	219	2	159	1	.....	.....	60
Sautant d'un train en mouvement	7	136	10	81	3	.....	.....	55
En essayant de monter sur un train en mouvement	2	90	1	72	.....	.....	1	18
Affouillement	2	5	3	56	1	51	.....	.....
Pont effondré ou incendié	1	12	2	.....	1	.....	.....	12
Electrocutés	.....	.....	1	.....	1	.....	.....	.....
Ecrasés dans la cour ou aux stations par des locom.	22	84	20	62	.....	.....	2	22
Pris dans croisement, contre-rail ou tringle de manœuvre	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
Pris alors qu'ils manœuvraient l'aiguille	.....	2	.....	2	.....	.....	.....	.....
Tombés des échelles de côté ou du haut des wagons	6	50	2	50	.....	.....	4	.....
Tombés des wag. en manœuvrant le frein à main	3	95	3	82	.....	.....	.....	13
Asphyxiés dans un tunnel	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
En manipulant des marchandises	.....	21	.....	18	.....	.....	.....	3
En chargeant ou déchargeant des matériaux A.R.C.	.....	58	.....	31	.....	.....	.....	27
En posant des ranchers ou des piquets sur des wagons	1	1	.....	4	.....	3	1	.....
En travaillant dans des couloirs à charbon	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	.....
Wag. mis en mouv. alors qu'on les charg. ou décharg.	.....	21	.....	7	.....	.....	.....	14
Ponts tournants ouverts	.....	.....	.....	2	.....	2	.....	.....
Employés travaillant sur ou sous wagons mis en mouvement sur la voie principale	3	4	.....	1	.....	.....	3	3
En manœuvrant les chaînes d'attache	.....	2	.....	1	.....	.....	.....	1
Couplage et découplage du boyau d'air comprimé	1	14	.....	13	.....	.....	1	1
Manœuvre de robinet d'accouplement	1	10	.....	12	.....	2	1	.....
	445	3,193	426	2,954	55	191	74	430

	T.	B.
1928	445	3,193
1929	426	2,954
Diminution	19	239

N° 6.—ETAT comparatif du nombre total des personnes tuées et blessées pendant l'année terminée le 31 décembre 1928 et l'année terminée le 31 décembre 1929

Chemin de fer	1928		1929		Augmentation		Diminution	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Canadien National	211	1,872	202	1,724	.....	.....	9	148
Canadien du Pacifique	180	1,159	158	907	.....	.....	22	252
Michigan Central	18	48	18	85	.....	37	.....	.....
Quebec, Montreal & Southern	3	18	.....	7	.....	.....	3	11
Toronto, Hamilton & Buffalo	.....	11	3	90	3	79	.....	.....
Kettle Valley	2	9	1	14	.....	5	1	.....
Algoma Central & Hudson Bay	3	3	3	6	.....	3	.....	.....
New York Central	1	12	2	20	1	8	.....	.....
Quebec Central	3	8	1	9	.....	1	2	.....
Grand River	1	2	2	6	1	4	.....	.....
Canadian National Electric	8	3	9	26	1	23	.....	.....
Northern Alberta	1	.....	1	3	.....	3	.....	.....
London & Port Stanley	1	8	5	3	4	.....	.....	5
Esquimalt & Nanaimo	1	1	.....	6	.....	5	1	.....
Lake Erie & Northern	.....	5	4	3	4	.....	.....	2
British Columbia Electric	1	.....	2	3	1	3	.....	.....
Vanvouver Harbour Commissioners Terminal	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	.....
Essex Terminal	2	1	.....	1	.....	.....	2	.....
Pere Marquette	.....	5	3	16	3	11	.....	.....
Napierville Junction	.....	2	.....	2	.....	.....	.....	.....
Midland Railway of Manitoba	.....	2	.....	3	.....	1	.....	.....
Montreal & Souther Counties	1	3	.....	3	.....	.....	1	.....
Atlantic, Quebec & Western	1	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....
Algoma Eastern	1	.....	.....	1	.....	1	1	.....
Quebec Railway, Light & Power	1	2	1	1	.....	.....	.....	1
Great Northern	1	1	2	6	1	5	.....	.....
Windsor, Essex & Lake Shore	.....	3	2	2	2	.....	.....	1
Dominion Atlantic	1	7	6	6	5	.....	.....	1
Niagara, St. Catharines & Toronto	2	3	.....	.....	.....	.....	2	3
Central Vermont	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
Brantford & Hamilton Electric	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	3
Thousand Islands	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
Vancouver, Victoria & Eastern	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
	445	3,193	426	2,954	26	190	45	429

	T.	B.
1928	445	3,193
1929	426	2,954
Diminution	19	239

N° 7.—ETAT indiquant le nombre de personnes tuées ou blessées à l'occasion de tamponnements au sujet desquels il a été institué des enquêtes durant l'année terminée le 31 décembre 1929.

Dossier d'enquête	Date	Chemin de fer	Endroit	Tuées	Blessées
20841	13 nov.	C.P.R.	London, Ont.	1	.....
20868	21 nov.	C.P.R.	Currie, Ont.	.....	3
20890	13 déc.	C.N.R.	Armstrong, Ont.	.....	1
20892	20 déc.	C.P.R.	Winnipeg, Man.	.....	4
20895	28 nov.	C.P.R.	Brooks Subdivision, M. 174	.....	4
20898	26 nov.	C.N.R.	Coalspur, Alta.	.....	2
20929	18 déc.	C.N.R.	Dalhousie Junction, N.B.	1	.....
20943	2 janv.	C.N.R.	Montreal, Que.	.....	2
20987	16 janv.	C.N.R.	Chatham, Ont.	.....	8
20988	23 janv.	C.N.R.	Rivière-du-Loup, P.Q.	1	2
21007	26 janv.	C.P.R.	Winnipeg, Man.	.....	2
21020	14 janv.	C.N.R.	Timbrell, P.Q.	.....	2
21025	8 déc.	C.P.R.	McGillvray, B.C.	.....	1
21034	19 janv.	C.P.R.	Calgary, Alta.	.....	4
21059	12 déc.	C.N.R.	Embarras, Alta.	.....	2
21064	27 janv	C.P.R.	Airdrie, Alta.	2	3
21090	27 janv.	C.P.R.	Lauretta, B.C.	2	1
21092	13 fév.	C.P.R.	Calgary, Alta.	.....	2
21100	1er mars	A.C. & H.B.	Ogidaki, Ont.	.....	3
21111	18 fév.	C.N.R.	Martin's Siding, Ont.	.....	1
21119	1er mars	C.N.R.	Toronto, Ont.	.....	1
21152	17 mars	C.N.R.	Lac Bouchette, P.Q.	.....	1
21164	28 fév.	T. H. & B.	Hamilton, Ont.	.....	7
21169	20 mars	C.N.R.	Drocourt, Ont.	12	19
21187	17 mars	C.N.R.	Millerville, N.B.	.....	2
21207	2 avril	C.P.R.	Trenton, Ont.	.....	1
21213	8 avril	C.N.R.	Harrisburg, Ont.	.....	1
21246	16 avril	C.P.R.	Thamesford, Ont.	.....	1
21309	29 avril	C.N.R.	Redbank, Ont.	.....	1
21320	13 avril	C.P.R.	Windsor, Ont.	.....	1
21343	12 mai	C.P.R.	Carson, Sask.	.....	3
21346	5 avril	C.N.R.	Calgary, Alta.	.....	1
21350	3 mai	C.N.R.	Mont Joli, P.Q.	.....	2
21380	2 mai	C.P.R.	Moose Jaw, Sask.	1	2
21383	17 mai	C.N.R.	Woodstock, Ont.	.....	2
21407	30 mai	C.N.R.	Toronto, Ont.	.....	2
21448	13 mai	G.N.R.	Sapperton, B.C.	.....	2
21498	19 juin	C.N.E.	St. Catharines, Ont.	1	1
21520	4 juill.	M.C.R.	Montrose, Ont.	.....	1
21591	7 juill.	C.P.R.	Pointe Fortune, Qué.	.....	2
21613	11 juill.	C.N.R.	French Village Siding, N.S.	.....	1
21677	1er août	C.N.R.	Watrous, Sask.	.....	1
21686	25 juin	C.N.R.	Alexandria, Ont.	.....	14
21695	18 juill.	C.N.R.	Tichfield, Sask.	.....	2
21711	5 juill.	C.N.R.	Brockville, Ont.	.....	1
21739	16 juin	C.N.R.	Oriole, Ont.	.....	2
21771	27 août	C.N.R.	Pembroke, Ont.	.....	1
21812	9 sept.	T.H. & B.	Hamilton, Ont.	.....	9
21844	20 sept.	C.P.R.	St-Vincent de Paul, Qué.	1	2
21876	2 sept.	C.N.R.	Vivien, Man.	.....	1
21934	6 oct.	C.P.R.	Minnedosa, Man.	.....	4
22098	11 sept.	C.P.R.	Field, B.C.	.....	2
22121	7 oct.	C.P.R.	Brandon, Man.	.....	1
22157	7 déc.	C.P.R.	West Toronto, Ont.	.....	2
22087	13 nov.	C.N.R.	Winnipeg, Man.	.....	1
22126	15 oct.	C.N.R.	Victoriaville, Qué.	.....	2
				22	146

N° 8.—ETAT indiquant le nombre de personnes tuées ou blessées à l'occasion de déraillements qui ont motivé des enquêtes durant l'année terminée le 31 décembre 1929.

Dossier d'enquête	Date	Chemin de fer	Endroit	Tuées	Blessées
20870	2 janv.	C.N.R.	George, C.B	.....	2
20914	19 janv.	C.N.R.	Bayside, Ont	2	2
20960	14 déc.	C.P.R.	Claremont Station, Ont., 1¾ mille à l'est,	.....	11
20961	23 déc.	C.N.R.	Stadacona, Qué	1	1
20978	10 nov.	C.N.R.	Subdivision de Pictou, au mile 89, N.E.	.....	1
21023	15 fév.	C.N.R.	Alix, Alta	.....	2
21024	20 fév.	C.N.R.	Bairds Siding, Ont	.....	2
21031	25 nov.	C.N.R.	Salvus, C.B	1	.....
21073	3 mars	C.N.R.	Inkitsaph, C.B	.....	2
21105	18 fév.	C.N.R.	Rathburn, Ont	.....	1
21129	8 mars	C.N.R.	Deschambault, Qué	2	.....
21154	27 mars	C.N.R.	Woodstock, Ont	.....	2
21180	25 mars	C.N.R.	Subdivision de Blackfoot, au mile 52, Sask	.....	1
21192	21 fév.	C.N.R.	Moore's Siding, Subdiv. de Huntsville, Ont., au mille 128	2	1
21238	22 avril	C.N.R.	Subdivision de Bathurst, au mille 174·50, N.B	.....	1
21278	5 mars	C.N.R.	Rose Lake, C.B	.....	6
21296	12 mai	C.N.R.	Subdivision de Mulgrave, mille 50, N.E	.....	3
21329	19 avril	C.N.R.	Ste-Thècle, Qué	.....	1
21408	17 mai	C.N.R.	Uptergrove, Ont	.....	1
21434	25 mai	C.N.R.	Station d'Argyle, Man., à 30 poteaux au nord de	.....	1
21452	2 juin	C.N.R.	Lempriere, C.B	.....	1
21847	27 juin	C.N.E.	Port Dalhousie, Ont	.....	5
21539	6 juin	C.N.R.	Saskatoon, Sask	.....	2
21642	25 juin	C.N.R.	Blaine Lake, Sask., à l'est du mille 91,	.....	3
21643	28 juin	C.N.R.	Subdivision de Duck Lake, au nord du mille 42, Sask	.....	1
21698	24 août	C.N.R.	Mariposa, 2 milles à l'est, Ont	.....	2
21705	16 juill.	C.N.R.	Scottsburg, Sask	.....	1
21710	29 juill.	C.N.R.	Subdivision de Renfrew, au mille 43, Ont	.....	1
21750	17 août	C.N.R.	Fairview, N.E	.....	1
21788	6 août	C.N.R.	Subdivision de Jonquière, au mille 110, Qué	.....	1
21809	26 juill.	C.N.R.	Eddington, Sask	.....	4
21810	25 sept.	C.N.R.	Kingston Junction, Ont	.....	1
21839	14 sept.	C.N.R.	Sandilands, Man	.....	1
21845	2 sept.	C.N.R.	Chappell, Sask	.....	1
21910	20 sept.	C.P.R.	Subdivision d'Altawan, au mille 13, Alta	.....	1
21961	6 oct.	C.N.R.	Green Point, N.B	.....	1
21969	17 oct.	C.N.R.	Xena, Sask	.....	2
21978	25 sept.	C.N.R.	Manseau, Qué	.....	1
22021	3 nov.	C.N.R.	Canyon, Ont	.....	4
22047	1er nov.	C.P.R.	Subdivision de Carmen, au mille 36, Man	.....	1
22092	15 sept.	C.P.R.	Subdivision de Lake Windermere, C.B., au mille 18	.....	3
22123	28 oct.	C.N.R.	Sangudo, Alta., à 3 poteaux à l'est de	2	.....
22039	16 sept.	K.V.R.	Subdivision de Copper Mountain, au mille 13·8, C.B	.....	2
				10	80

N° 9.—ETAT indiquant le nombre des accidents survenus aux passages à niveau, qui ont occasionné la mort ou des blessures et sur lesquels il a été institué des enquêtes durant l'année terminée le 31 décembre 1929.

Dossier d'enquête	Dossier de la commission	Date	Heure	Chemin de fer	Endroit	T.	B.	Protection	Genre d'accident	Observations
20834	C.4803	8 déc.	23·50 K.	C.P.	Portage la Prairie, rue Tupper, Man.	....	4	Gardien	Auto.	Double; a.d. urbain; édifice; voie secondaire; négligence.
20839	9437·1007	29 nov.	2·40 p.	C.N.	Woodstock, Ont., passage rue Wilson	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
20840	27802·19	24 nov.	12·15 p.	T. H. & B.	Brantford Ouest, Ont., rue Mount Pleasant	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20842	8038	1er déc.	11·24 a.	C.P.	London, Ont., rue Québec	....	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; Station.
20843	26765·180	8 déc.	11·30 a.	C.N.	Guelph, Ont., rue Glasgow	....	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices.
20844	28786·39	14 nov.	14·10 k.	C.N.	Rottluff, C.B., passage à	1	....	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. rural; édifices; négligence.
20845	9437·1211	26 nov.	4·51 p.	C.N.	London, Ont., rue Dundas	....	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices.
20846	9437·12	23 nov.	4·20 a.	C.N.	London, Ont., rue Dundas	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices.
20847	26711·159	2 déc.	2·28 p.	C.N.	Stoney Creek, Ont., 1er passage à l'ouest de	....	8	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
20852	9437·559	31 déc.	1·10 p.	C.N.	Kingston Junction, passage Cataraqui, Ont	8	....	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; édifices; négligence.
20853	26782·140	27 nov.	11·05 a.	C.N.	Morin Siding, P.Q., passage à	....	1	Sans prot.	V. de rou.	Simple; a.d. rural; terrain élevé; négligence.
20854	9437·1012	10 déc.	5·25 p.	C.P.	Le Cap, Qué., passage à	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
20859	18402·100	16 nov.	11·15 p.	C.N.	North Bay, Ont., passage rue John	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20871	27156·127	19 déc.	6·30 p.	C.P.	Station Megantic, P.Q., passage 2·7 milles à l'Ouest de la	1	....	Sans prot.	Boghie.	Simple; a.d. rural; négligence.
20872	26711·184	3 déc.	10·30 p.	C.N.	Niagara Falls, Ont., passage 1½ mille à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; terrain élevé.
20873	26711·184	25 nov.	11·55 p.	C.N.	Niagara Falls, Ont., passage 1½ mille à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; terrain élevé.
20874	26727·213	15 déc.	8·20 p.	C.P.	Guelph, Ont., passage au chemin Allens	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
20875	9437·1090	22 déc.	10·16 a.	C.P.	Trois-Rivières, P.Q., passage rue Laviolette	....	1	Sonnerie	V. de roul.	Simple; a. oblique; urbain; édifices; arbres.
20876	26807·41	20 déc.	23·00 k.	C.P.	Regina, Sask. rue Winnipeg	1	....	Sonnerie	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; voie secondaire.
20877	35460·1	9 déc.	8·00 p.	G.R.	Kitchener, Ont., Boulevard Union	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; voie secondaire; négligence.
20878	7071	31 déc.	10·00 p.	C.N.	Montréal, P.Q., rue Vinet	....	2	Barrières	Piétons	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
20879	26711·282	29 déc.	9·56 a.	C.N.	Jonction Guelph, Ont., rue Suffolk	....	4	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; voie secondaire.
20880	9437·133	23 déc.	1·10 a.	C.N.	Baden, Ont., 2e passage à l'est de	....	3	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; arbres; négligence.
20881	28786·40	13 déc.	11·45 k.	C.N.	Warspite, Alta., M.P. 60·7 subd. de Coronado	3	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
20882	9437·592	18 déc.	3·30 p.	C.P.	Carleton Place, Ont., passage avenue du lac	....	1	Sonnerie	Piéton	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
20883	26711·283	5 déc.	1·25 p.	C.R.	Renfrew, Ont., 1er passage à l'ouest de	1	....	Sans prot.	Piéton	Simple; a. oblique urbain; édifices.
20884	9437·162	22 déc.	3·29 p.	C.R.	Arnprior, Ont., passage rue Hugh	1	....	Sans prot.	Traîneau	Simple; a.d. urbain; édifices.
20885	27608·3	10 déc.	17·05 k.	C.N.	Edmonton, Alta., passage à la 115e avenue	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; arbres.
20900	9437·350	2 janv.	8·45 a.	C.N.	Ste-Madeleine, P.Q., rue Ste-Madeleine	1	....	Sonnerie	Piéton	Double; a.d. rural; édifices; négligence.
20901	27156·19	25 déc.	6·00 a.	C.P.	Sutton, Qué., passage rue Principale	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; voie secondaire; négligence.
20902	26782·55	22 déc.	1·38 p.	C.R.	Montréal, P.Q., rue St-Jacques	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20903	26711·284	31 déc.	10·55 a.	C.N.	Unionville, Ont., 2e passage à l'ouest de	....	2	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
20905	18574	22 déc.	7·15 k.	C.P.	Winnipeg, Man., avenue Sargent	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; négligence.
20912	27156·129	31 déc.	2·50 p.	C.P.	Lachevrotière, P.Q., 1er passage à l'est	....	1	Sans prot.	Traîneau	Simple; a.d. rural; édifices; négligence.
20913	26782	22 déc.	5·19 p.	C.N.	Montreal Terminals, P.Q., rue Desormeaux	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20915	27156·128	30 déc.	7·45 p.	C.P.	St-Jean, P.Q., passage rue Mercier	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20916	26763·65	23 déc.	8·45 p.	C.N.	Dorchester, Ont., 1er passage situé à l'ouest de	1	....	Sonnerie	Auto.	Double; a.d. rural; station; négligence.
20926	9437·337	9 déc.	3·55 p.	C.P.	Oxford Station, Ont., passage situé à 2 milles au sud de la station d'	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
20932	33703	18 déc.	9·40 a.	C.N.	Passage rue Mill, Brampton, Ont	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. édifices; voie secondaire.
20933	9437·552	14 déc.	6·10 p.	C.N.	Passage rue Egerton, London, Ont	....	3	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
20934	25542·46	14 déc.	6·55 a.	L. & P.S.	Rue Wellington, St-Thomas, Ont	....	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
20935	27066·15	7 déc.	5·05 p.	B.H.E.	Rues Hess et Bold, Hamilton, Ont	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20937	9437·1337	26 déc.	14·00 k.	C.P.	Chaplin, Sask., 1er passage à l'ouest de	3	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; voies secondaires.
20949	27929·22	7 déc.	6·10 a.	P.M.	Walkerville, Ont., Chemin Tecumseh	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; édifices; arbres.

20952	26711·285	17 déc.	2·50 p.	C.N.	Islington, Ont., Grosvenor Crescent	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20953	26842·103	20 janv.	12·48 p.	M.C.	Montrose, Ont., Chemin Argyle	4	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. broussailles.
20954	Case 5141	10 janv.	11·40 p.	C.N.	Cité de Ford, Ont., Chemin Montreuil	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20957	9437·1223	17 janv.	9·55 a.	C.N.	Brantford, Ont., passage Toll Gate	1	....	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; terrain élevé.
20959	26727·54	24 déc.	11·02 p.	C.P.	Lake Shore, Ont., avenue Howard	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
20970	9437·20	24 janv.	7·15 p.	C.N.	Kitchener, Ont., rue Ehren	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20971	35460·2	7 janv.	6·20 p.	G.R.	Preston, Ont., rue Union	....	1	Sans prot.	Auto.	Double, a.d. urbain.
20973	33229·49	14 janv.	4·15 p.	C.N.	Subv. de Lunenburg, M.P., 1·2, N.E. passage du cimetière	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices.
20975	9437·608	18 janv.	11·30 p.	C.N.	Hamilton, Ont., avenue Ferguson	....	2	Gardien	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
20977	33229·12	22 nov.	7·40 a.	C.N.	Campbellton, N.B., 1·48 mille au sud de	....	2	Sans prot.	Traîneau	Simple; a.d. rural.
20979	3192·4	7 janv.	7·50 a.	N.Y.C.	Cornwall, Ont., passage à 1 mille au nord de	....	1	Barrières	Auto.	Simple; a.d. rural.
20986	26711·236	1er fév.	9·15 a.	C.N.	Toronto, Ont., rue Scott	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; édifices.
20991	26782·145	5 nov.	11·00 a.	C.N.	Luceville, P.Q., passage à	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. voie secondaire; négligence.
21012	26807·69	21 déc.	14·35 k.	C.P.	Kelstern, Sask., passage à	....	1	Sans prot.	v. de roul.	Simple; a.d. rural; négligence.
21013	26727·250	26 janv.	11·20 a.	C.P.	Station de Crafton, Ont., 1er passage à l'est de la	1	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; statil; arbres; négligence.
21015	26711·287	17 déc.	7·55 p.	C.N.	Durham, Ont., route d'Owen Sound	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21016	26711·293	14 janv.	1·35 p.	C.N.	Tara, Ont., 3ème passage au sud de	....	1	Sans prot.	Boghei	Simple; a.d. obli., rural
21018	26807·68	18 janv.	9·25 k.	C.P.	Regina, Sask., 8ième ave., et rue Winnipeg	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
21019	27156·130	1er fév.	8·44 p.	C.P.	Outremont, P.Q., passage avenue du Parc	....	2	Barrières	Piéton	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
21032	27073·46	21 janv.	20·55 k.	C.N.	Chilliwack, C.B.	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
21033	4472·7	18 déc.	21·00 k.	B.C.E.	Vancouver, C.B., à l'intersec. de la 10ième avenue	1	....	Sonnerie	Camion	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
21035	26727·213	9 fév.	2·10 p.	C.P.	Guelph, Ont., passage chemin Allens	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
21037	26727·95	13 fév.	6·50 p.	C.P.	Guelph, Ont., chemin York	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; voies secondaires.
21033	9573	7 fév.	1·15 p.	C.N.	Toronto, Ouest, Ont., chemin Weston	....	1	Barrières	Camion	Double; a.d. urbain; édifices.
21039	9437·552	2 fév.	5·09 p.	C.N.	London, Ont., rue Egerton	....	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
21041	3701·80	14 fév.	9·23 p.	C.P.	Port Hope, Ont., passage chemin Kingston	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a. obl. rural; arbres; négligence.
21042	26711·289	19 janv.	3·10 p.	C.N.	Peterboro, Ont., rues Perry et Aylmer	....	1	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21043	26711·288	29 janv.	5·34 p.	C.N.	Agincourt, Ont., 1er passage à l'ouest	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices.
21055	4135·58	12 janv.	16·40 k.	C.N.	Unity, Alta., passage ouest S. W.	....	4	Sans prot.	Auto.	Simple; a. obl. rural; négligence.
21056	27073·51	25 janv.	19·17 k.	C.P.	Station d'Hammond, C.B., 1er passage à l'est de la	....	1	Sonnerie	Piéton	Simple; a.d. rural; terrain élevé.
21057	28786·41	22 janv.	14·10 k.	C.N.	Edmonton, Alta., à la 82ième rue	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21060	27467·77	1er janv.	15·35 k.	C.N.	Station Bayard, Sask., 1er passage à l'est de la	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21065	26782·43	11 déc.	1·35 k.	C.N.	Chicoutimi, P.Q., rue Lafontaine	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21066	26711·294	4 fév.	5·00 p.	C.N.	Simcoe, Ont., passage à un mille au nord de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
21072	26782·146	22 fév.	4·00 p.	C.N.	Station St-Félicien, P.Q., 2ième passage à l'ouest de la	....	1	Sans prot.	Traîneau	Simple; a.d. rural; arbres.
21074	26765·127	1er janv.	12·39 a.	C.N.	St-Catharines, Ont., rue Page	....	4	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices.
21075	30424·17	2 fév.	5·12 p.	L. & P.S.	Station White, Ont., 4ième Concession	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; terrain élevé.
21076	20920	18 fév.	7·25 a.	C.N.E.	St-Catharines, Ont., avenue Berryman	....	2	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; édifices.
21077	26711·179	13 fév.	7·20 a.	C.N.	Tansley, Ont., chemin de Dundas	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; négligence.
21078	26727·147	20 fév.	12·38 p.	C.P.	Sta. de Dean Lake, Ont., 1er passage à l'est de la	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; voie secondaire; station; négligence.
21084	26711·17	5 janv.	12·35 k.	C.N.	Fort William, Ont., rue Brock	....	2	Sonnerie	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices.
21085	27302·2	8 fév.	11·15 a.	T.H. & B.	Hamilton, Ont., passage du chemin Beach	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21086	27467·76	20 janv.	11·35 k.	C.N.	Près de Claver, Sask., passage près du poteau miliaire 42, Subv. Asquith	1	....	Sans prot.	Traîneau	Simple; a.d. rural; terrain élevé; négligence.
21112	9436·226	9 mars	10·33 a.	C.N.	Milton, Ont., rue Martin	1	....	Sonnerie	Piéton	Double; a.d. urbain; édifices; voies secondaires.
21113	9437·88	14 déc.	5·15 p.	C.N.	Port Colborne, Ont., rue Welland	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; voies secondaires; négligence.
21114	23116·4	10 mars	4·15 p.	W.E. & L.S.	Kingsville, Ont., passage situé à 1½ mille au nord de	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
21115	28116·2	12 fév.	9·35 a.	W.E. & L.S.	Station Madstone, Ont., chemin Talbot	1	....	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; négligence.
21122	9437·1025	13 mars	2·50 p.	W.E. & L.S.	Pelton, Ont., chemin de la 7ième Concession	....	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; négligence.
21124	26727·26	2 mars	11·15 a.	C.P.	Smiths Falls, Ont., rue Chambers	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21125	26782·147	27 fév.	12·32 p.	C.N.	Southwark, P.Q., chemin de la côte Noire	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; négligence.
21160	26711·298	23 mars	12·05 p.	C.N.	Woodstock, Ont., rue George	....	1	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. urbain; édifices.

N° 9.—ETAT indiquant le nombre des accidents survenus aux passages à niveau, qui ont occasionné la mort ou des blessures et sur lesquelles il a été institué des enquêtes durant l'année terminée le 31 décembre 1929—*Suite*

Dossier d'enquête	Dossier de la commission	Date	Heure	Chemin de fer	Endroit	T.	B.	Protection	Genre d'accident	Observations
21171	9437·1240	17 mars	5·24 p.	C.N.	Montréal, P.Q., passage à l'extrémité ouest du pont Victoria	....	1	Barrières	Auto.	Double; a.d. urbain.
21179	26782·150	7 avril	8·10 a.	C.N.	Longue Pointe, P.Q., passage de l'Hospice des aliénés	....	1	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. urbain.
21189	33550·5	1er fév.	2·15 p.	C.N.	Selkirk, I. P.-E., passage à	....	1	Sans prot.	V. de roul	Simple; a.d. rural; négligence.
21193	26711·299	20 fév.	11·35 p.	C.N.	Cedar Bare, Ont., passage au sud de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21198	27318·5	4 avril	8·35 a.	L.E. & N.	North Simcoe, Ont., passage situé au mille 42·93.	3	....	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; terrain élevé.
21201	27218·70	7 fév.	10·45 a.	C.N.	Halifax, N.-E., passage situé au mille 1·86	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
21215	26727·22	31 mars	5·30 p.	C.P.	Summerville, Ont., passage à	....	1	Sans prot.	M'cycle	Double; a.d. rural; négligence.
21324	19780	21 mars	22·30 k.	C.N.	Saskatoon, Sask., passage situé à la 24ième rue	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices.
21232	9437·288	13 avril	8·35 p.	C.P.	London, Ont., rue Adélaïde	....	2	Gardien	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21234	26842·12	13 avril	8·05 a.	M.C.	Maidstone, Ont., chemin Talbot	....	3	Sonnerie	Camion	Double; a.d. obl. rural; édifices; négligence.
21239	26374·2	12 avril	9·45 a.	C.N.	Actonvale, P.Q., passage à la rue St-André	1	....	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. urbain; voies secondaires; station.
21244	26782·151	2 avril	4·30 p.	C.N.	Station de Doucet's Landing, P.Q., 1er passage au nord de la	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices.
21249	Cause 1230	4 avril	9·25 p.	C.P.	Durham, Ont., Rue Garafraxas	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; terrain élevé; négligence.
21251	27802·20	17 avril	11·40 a.	T. H. & B	Station Chantler, Ont., passage de la 2ième route à l'est de la	2	....	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; arbres.
21257	1017·1	10 avril	10·18 a.	C.P.	Almonte, Ont., passage rue Principale	1	....	Sonnerie	V. de roul.	Simple; a.d. urbain; édifices.
21269	30051·4	10 mars	14·12 k.	B.C.E.	Vancouver, C.B., 6ième avenue et rue des Pins	1	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices.
21270	9437·694	28 avril	9·40 p.	C.N.	Chatham, Ont., 2¾ milles à l'ouest de	2	2	Sans prot.	Auto.	Double; a. obl. rural.
21272	26727·256	13 avril	12·00 n.	C.P.	Guelph, Ont., rue Metcalfe	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21273	9437·1211	25 avril	5·10 p.	C.N.	Pottersburg, Ont., rue Dundas	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices.
21276	30213·12	19 mars	10·20 k.	C.N.	O'Keefe, C.B., passage près de	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; terrain élevé.
21277	Cause 4838	11 avril	4·20 p.	C.P.	Blyth, Ont., rue Queen	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
21282	2581	30 avril	2·45 p.	C.N.	Belleveille, Ont., chemin Cannifton	....	1	Sonnerie	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices.
21285	26782·5	18 avril	9·35 a.	C.N.	Montréal, P.Q., rue Bourbonnière	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
21291	27073·52	28 avril	13·17 k.	E. & N.	Newcastle Townsite C.B., passage à	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; négligence.
21295	21205	20 avril	12·20 p.	C.P.	Winnipeg, Man., avenue Nairn	....	1	Sans prot.	V. de roul.	Double; a. obl. urbain; édifices; négligence.
21301	21061	4 mai	11·43 k.	C.N.	Regina, Sask., rue Dewdney	....	1	Sonnerie	Auto.	Sinple; a.d. urbain; édifices.
31302	22334·17	19 avril	9·45 k.	C.N.	Regina, Sask., passage à 4ième avenue et à la rue Scarth	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21304	9437·1038	4 mai	9·20 a.	C.N.	Long Branch, Ont., passage au terrain de Golf	....	2	Sonnerie	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; arbres.
21306	26711·202	26 mars	5·30 a.	C.N.	Chatham, Ont., rue Degge	....	1	Sonnerie	V. de roul.	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
31307	26711·130	16 avril	9·45 p.	C.N.	Port Colborne, Ont., rue Steel	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; voie secondaire; négligence.
21308	26711·300	24 avril	3·55 p.	C.N.	Edgewater, Ont., 1er passage à l'ouest du pont du Canal	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21312	28786	15 avril	14·30 k.	C.N.	Edmonton, Alta., à la 6ième rue	....	1	Sans prot.	Piéton.	Simple; a.d. urbain; édifices; voies secondaires; négligence.
27313	27811·1	22 avril	13·05 k.	C.N.	Edgerton, Alta., passage à l'est de	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; terrain élevé.
21317	28786·43	22 avril	7·45 k.	C.N.	Edmonton, Alta., à la 93ième rue	....	1	Sonnerie	Camion	Double; a.d. urbain; édifices.
21323	26727·257	3 mai	9·30 a.	C.P.	Subv. de Prescott, Ont., au mille 1·5	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; arbres.
21325	26661	1er mai	11·45 p.	C.N.	Glen Robertson, Ont., 1er passage à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Boghei	Simple; a.d. urbain; édifices; voie secondaire; négligence.
21326	26727·67	6 mai	11·45 p.	C.P.	Steelton, Ont., passage rue Huron	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; voie secondaire; négligence.

21333	26744·59	27 avril	5·50 k.	C.N.	Station Ashville, Man., passage immédiatement à l'est de la	....	1 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. terrain élevé; négligence.
21336	26711·301	10 mai	2·20 p.	C.N.	Riverside, Ont., passage chemin de la rivière	....	1 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain.
21342	26807·53	5 mai	10·26 k.	C.P.	Regina, Sask., rue Pasqua	1	.... Sans prot.	Piéton	Double; a.d. urbain.
21347	9437·291	7 mai	9·25 p.	C.P.	London, Ont., rue Colborne	....	4 Sonnerie	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices.
21348	9437·735	2 mai	6·57 a.	C.N.	Burlington, Ont., 1er passage à l'ouest de	....	1 Sans prot.	Auto.	Double; a. obl. urbain; voie secondaire.
21349	26842·105	5 avril	8·30 a.	M.C.	Station Melbourne, Ont.,-passage immédiatement à l'est de la	....	1 Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; terrain élevé; négligence.
21353	26727·258	7 mai	7·34 a.	C.P.	Station Flamboro, Ont., passage à l'ouest de la	....	..1 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; station; arbres; négligence.
21354	9437·1138	12 mai	10·35 p.	C.P.	Bucke, Ont., passage à	1	2 Sans prot.	Auto.	Simple;1a.d. urbain; station.
21356	26842·12	24 mai	10·00 p.	M.C.	Maidstone, Ont., passage au chemin Talbot	3	....Sonnerie	Auto.	Double; a. obl. rural; voie secondaire; station; négligence.
21374	27467·79	19 avril	7·05 k.	C.N.	Chappell, Sask., passage à 1 mille à l'ouest de	....	..3 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21376	26711·302	13 mai	17·58 p.	C.N.	Richmond Hill, Ont., 2ième route, passage au sud de	....	3 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21378	9437·1213	16 mai	11·42 a.	C.P.	Station Winchester, Ont., passage l 'ouest de la	1	....Sonnerie	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; voie secondaire.
21381	1774	24 mai	12·10 p.	P.M.	Leamington, Ont., rue Erie	....	1 Sonnerie	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
21388	27929·32	6 juin	12·05 p.	P.M.	Station de Kingsville, Ont., passage à la 2ième route à l'est de	1	1 Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
21389	26765·79	19 avril	12·30 a.	C.N.	Sarnia, Ont., rue Christina	....	1 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligen ce.
21390	25791	20 mai	9·10 p.	P.M.	Walkerville, Ont., rue Seminole	....	1 Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; voie secondaire; négligence.
21391	27929·34	2 mai	7·50 a	P.M.	Dresden, Ont., passage de chemin à	....	2 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
21396	26727·249	4 juin	2·31 p.	C.P.	Station Monkland, Ont., 1er passage à l'est de la	4	1 Sans prot.	Auto.	Double; a. obl. rural; arbres; négligence.
21399	3287	2 juin	2·20 a.	C.N.	Napanee, Ont., passage, chemin Selby	....	2 Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; édifices.
21409	26807·6	30 mai	16·28 k.	C.P.	Station Swift Current, Sask., 1er passage à l'est de la	....	1 Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural.
21410	26807·71	23 mai	13·10 k.	C.P.	Swift Current, Sask., passage à l'extrémité ouest du chemin	....	1 Sans prot.	Camion	Double; a.d. rural; voie secondaire; négligence.
21411	26711·303	17 mai	7·15 p.	C.N.	Mildmay, Ont., 1er passage au nord de	....	1 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; voie secondaire.
21417	27156·134	1er juin	11·40 p.	C.P.	Sherbrooke, P.Q., rue King	....	1 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21418	27652·18	5 juin	6·37 p.	C.N.	Lennoxville, P.Q., 2ième passage à ¾ de mille à à l'est de	....	2 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21420	26807·72	31 mai	11·22 k.	C.P.	Station Fleming, Sask., 1er passage à l'est de la	....	1 Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; négligence.
21424	27365·41	3 juin	8·55 k.	C.P.	Station Birden, Man., 2ième passage à l'ouest de la	....	1 Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
21425	27652	25 mai	9·23 p.	C.N.	Richmond, P.Q., à ½ mille à l'est de	....	2 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; arbres.
21426	31646·17	26 mai	5·45 p.	Q.C.	Thetford Mines, P.Q., passage rue de l'Eglise à ½ mille au nord de	....	1 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
21427	31646·18	9 mai	8·45 a.	Q.C.	Station St-Joseph, P.Q., passage à l'est de la	....	1 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; voie secondaire; négligence.
21428	26727·29	14 juin	3·10 p.	C.P.	Station de Smithfield, Ont., passage à l'est de la	....	1 Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural.
21429	26765·160	5 juin	9·10 p.	C.N.	Prescott, Ont., passage Prince of Wales	1	....Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; négligence.
21436	27073·46	17 juin	16·05 k.	C.N.	Chilliwack, C.B., passage chemin Yale	....	1 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; arbres; négligence.
21437	22781	5 juin	22·55 k.	C.P.	Saskatoon, Sask., 1ère avenue et 21ième rue	....	2 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; voies secondaires.
21438	27467·81	21 mai	19·45 k.	C.N.	Brada, Sask., passage près de	1	....Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21439	26711·244	5 juin	10·55 a.	C.N.	London, Ont., avenue Highbury	....	1 Sans prot.	Camion	Double; a.d. urbain; négligence.
21440	9437·105	7 juin	12·04 a	C.P.	Etobicoke, Ont., rue Dundas	....	1 Sonnerie	Auto.	Double; a.d. urbain; arbres.
21443	26727·222	6 juin	4·43 a	C.P.	Station d'Appin, Ont., passage immédiatement à l'ouest de la	1	....Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; station; négligence.
21444	27318·19	30 mai	4·40 p.	L.E.&M.	Station Oakland, Ont., chemin de Concession	....	1 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural.
21446	26727·260	23 mai	6·42 p.	C.P.	Station Caledon, Ont., passage à 1 mille au sud de la	1	....Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
21450	30213·13	10 juin	23·05 k.	C.N.	Sydney, C.B., à mille 13·59, subdiv. de Patricia Bay	....	1 Sans prot.	Auto.	Simples; a.d. rural; arbres.
21453	9437·85	27 mai	12·40 a.	C.N.	Simcoe, Ont., passage 1er chemin à l'est de	....	2 Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices.

N° 9.—ETAT indiquant le nombre des accidents survenus aux passages à niveau, qui ont occasionné la mort ou des blessures et sur lesquelles il a été institué des enquêtes durant l'année terminée le 31 décembre 1929—*Suite*

Dossier d'enquête	Dossier de la commission	Date	Heure	Chemin de fer	Endroit	T.	B.	Protection	Genre d'accident	Observations
21455	26711·304	14 mai	1·44 p.	C.N.	Station de Limehouse, Ont., 2ième passage à l'ouest de la	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
21459	26727·262	25 mai	15·20 k.	C.P.	Station de Gunne, Ont., 1er passage à l'est de la	2	....	Sans prot.	Camion	Double; a.d. urbain; arbres; négligence.
21472	9437·1338	15 juin	12·10 p.	C.P.	Station de Breslay, P.Q., chemin Crémazie	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; arbres; négligence.
21476	33229·52	21 mai	4·05 p.	C.N.	Kedgwick, N.-B., passage immédiatement à l'est de	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; gégligence.
21477	33229·51	23 mai	12·00 n.	C.N.	Subdv. de Stanley, N.-B., passage au mille 2·60	....	5	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
21480	9437·647	20 avril	11·07 p.	C.N.	Passage rue St-Rémi, Montréal, P.Q.	2	....	Barrières	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; voies secondaires.
21486	26711·304	27 mai	9·00 a.	C.N.	Station de Kimburne, Ont., 1er passage à l'ouest de la	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; station.
21414	27467·83	28 mai	16·00 k.	C.N.	Subdv. de Bengough, Sask., passage au mille 42·5	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural.
21495	27467·82	19 juin	11·50 k.	C.N.	Davin, Sask., 3 poteaux à l'ouest du mille 70	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21502	27467·80	31 mai	13·55 k.	C.N.	Briercrest, Sask., passage près de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a. obl. rural.
21503	26807·73	22 juin	23·10 k.	C.P.	Station de Weyburn, Sask., 1er passage au sud de la	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; station; arbres.
21504	26727·264	27 juin	3·50 p.	C.P.	Cheltenham, Ont., passage à 1¼ mille au nord de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
21505	9437·1193	1er juill.	1·38 p.	C.N.	Shallow Lake, Ont., 2ième passage au nord de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
21507	26727·263	15 juin	9·40 a	C.P.	Toronto, Ont., avenue St-Clair	....	3	Sans prot.	Autobus	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21511	28786·11	15 juin	19·10 k.	C.N.	Edmonton, Alta., sentier St-Albert	....	2	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21512	13637	18 juin	20·10 k.	C.P.	Millett, Alta., 1er passage au sud de	....	4	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; négligence.
21513	27365·41	9 juin	15·08 k.	C.P.	Transcona Nord, Man., rue Oxford	....	4	Sans prot.	Auto.	Double; ald. urbain; négligence.
21514	26782·151	14 juin	7·29 a.	C.N.	Lacadie, P.Q., 2ième passage au nord de	2	....	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. rural; négligence.
21516	9437·338	28 juin	4·46 p.	C.P.	Station d'Ironside, P.Q., passage au sud de la	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a. obl. rural; négligence.
21517	27156·135	29 juin	9·30 p.	C.P.	Montréal, P.Q., avenue Dollard	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain.
21519	32868·2	30 juin	7·20 p.	M.R.C.	Winnipeg, Man., chemin Academy	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain· négligence.
21523	35902	9 juill.	8·22 a.	M.C.	Pelton Tower, Ont., chemin Walker	1	1	Sans prot.	Camion	Double; a.d. rural; édifices; arbres.
21525	27365·42	22 juin	15·33 k.	C.P.	Station de Domain, Man., 1er passage à l'ouest de la	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21528	26711·306	14 juill.	1·30 p.	C.N.E.	Cooksville, Ont., chemin Burnhamthorpe	4	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
21546	26765·256	14 juin	10·12 a.	C.N.	Peterboro, Ont., rue Water	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
21547	26711·236	19 juin	1·55 a.	C.N.	Elgin, Ont., passage à la 1ère route à l'ouest d'	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; négligence.
21548	26782·147	6 juill.	9·27 a.	C.N.	St-Lambert, P.Q., chemin de la côte Noire	....	1	Sans prot.	V. de roul.	Double; a.d. rural; édifices; négligence.
21551	26711·307	28 juin	9·58 a.	C.N.	Station de Norval, Ont., 3ième passage à l'est de la	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
21552	9437·978	21 juin	15·30 k.	C.P.	Station d'Herbert, Sask., 1er passage à l'est de la	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
21554	27802·2	8 juin	12·08 p.	T. H. & B.	Hamilton, Ont., passage au chemin Beach	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21558	26711·308	14 juill.	12·45 a.	C.N.	Hespeler, Ont., 1er passage au nord de	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; arbres.
21560	27156·136	6 juill.	8·42 p.	C.N.	Lachine, P.Q., 2ième passage à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; arbres.
21561	36705·1	15 juill.	12·12 p.	G.R.	Kitchener, Ont., avenue Cedar Grove	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; arbres; négligence.
21562	26842·8	3 juill.	10·56 p.	M.C.	Niagara Falls, Ont., rue du Pont et avenue Victoria	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
21566	26711·310	12 juill.	11·30 a.	C.N.	Cadshill, Ont., 1er passage à l'est de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21567	27156·102	15 juill.	1·25 p.	C.P.	Station de Magog, P.Q., 2·3 milles à l'ouest de la	2	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21568	2218·1	14 juill.	12·56 a.	C.N.E.	Station de Thorold, Ont., 1er passage à l'est de la	1	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21569	27073·46	10 déc.	23·05 k.	C.N.	Chilliwack, C.B., passage chemin Yale	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
21570	28300·20	16 juill.	6·20 p.	D.A.	Subvd. d'Halifax, N.-E., mille 34, passage Aikens	5	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
21574	30213·15	1er juill.	16·55 k.	C.N.	Lumby, C.B., passage à l'extrémité ouest de la cour de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.

21575	4135·58·202	4 juill.	16·45 k.	C.N.	Joffre, Alta., passage près de	....	1 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; terrain élevé.
21584	28786·45	15 juill.	17·00 k.	C.N.	Jonction Barlow, Alta., passage près de la	....	3 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21585	27802·21	19 juill.	11·50 a.	T.H. & B.	St. Ann's, Ont., 2ième passage à l'ouest de	....	1 Sonnerie	Auto	Simple; a.d. urbain; édifices.
21592	4143·38·204	8 juill.	4·20 p.	C.N.	Nixon, Ont., 1er passage à l'ouest de	....	1 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; voie secondaire; arbres.
21595	9437·598	25 juill.	3·30 p.	M.C.	St. Thomas, Ont., passage rue Elgin	....	1 Sonnerie	Auto.	Double; a.d. urbain; arbres; négligence.
21597	26727·267	19 juill.	11·55 a.	C.P.	Peterboro, Ont., chemin Lansdown	....	2 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; arbres; négligence.
21598	15156	20 juill.	3·40 p.	C.N.	Colborne, Ont., passage rue Victoria	....	1 Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; arbres; négligence.
21599	26727·268	8 juill.	5·03 a.	C.P.	Station de Bamford, Ont., passage à l'est de la	....	1 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21601	27156·89	3 août	5·27 p.	C.P.	Station de Maskinongé, P.Q., 1er passage à l'est de la	1	3 Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
21605	9437·1156	29 juill.	6·30 p.	C.P.	Tweed, Ont., passage rue Victoria	1	1 Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices.
21610	30213·16	14 juill.	1·20 k.	C.N.	Prince George Yard, C.-B., passage à l'extrémité ouest de	....	1 Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
21612	33229·54	24 juin	8·00 a.	C.N.	Nash Creek, N.-B., Mille 155·1 Subd. de Bathhurst	1	.... Sans prot.	V. de roul.	Simple; a.d. rural.
21619	27401·11	3 juill.	5·13 p.	C.P.	Fairville, N.B., passage Milford	....	2 Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21621	33229·53	27 juill.	9·50 a.	C.N.	Station de Lincoln, N.-B., Mille 65·10, Subvd. de Centreville	....	3 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
21624	31646·20	31 juill.	8·57 a.	Q.C.	Station de Coloraine, P.Q., 1er passage au sud de la	....	1 Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. rural; négligence.
21625	31646·19	3 août	8·05 p.	Q.C.	Cour de Vallée Jonction, P.Q., Passage chemin de l'Eglise	....	2 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21626	26782·153	20 juill.	10·23 a.	C.N.	Station d'Upton, P.Q., passage Ste-Hélène	1	.... Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. rural; édifices; négligence.
21627	20964	4 juill.	20·15 k.	C.P.	Estevan, Sask., 1er passage au nord de	....	4 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21639	26711·314	2 juill.	12·30 p.	C.N.	South Falls, Ont., 1er passage au nord de	....	2 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21648	27365·22	25 juill.	20·15 k.	C.P.	Winnipeg, Man., rue Arlington et ave. Ross	....	3 Gardien	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices.
21649	27811·50	26 juill.	18·08 k.	C.P.	Station de Buffalo, Alta., 1er passage à l'ouest de la	....	2 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21652	26711·153	8 août	12·35 a.	C.N.	Guelph, Ont., 2ième passage au nord de	1	.... Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
21654	27467·85	23 juill.	16·02 k.	C.N.	Moose Jaw, Sask., rue Oxford	....	6 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; voies secondaires; négligence.
21656	26842·98	2 août	11·22 a.	M.C.	Fraser, Ont., passage à	....	2 Sonnerie	Auto.	Double; a.d. rural; arbres.
21662	26711·287	15 août	11·00 p.	C.N.	Durham, Ont., voie accessoire de la Durham Cement Co	....	1 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21664	26765·152	15 août	5·30 a.	C.N.	Toronto, Ont., avenue du Park, Victoria	....	2 Gardien	Camion	Double; a.d. urbain; édifices; voie secondaire.
21665	33550·6	3 août	10·00 a.	C.N.	Subvd. de Murray Harbour, I.P.-E., au mille 2, passage du chemin Principal	....	1 Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; terrain élevé.
21666	36258·1	26 juin	6·00 p.	A.Q. & W.	Station de St-Godfroi, P.Q., à 1¼ mille à l'ouest de la	1	.... Sans prot.	V. de roul.	Simple; a.d. rural; négligence.
21680	27811·49	4 août	3·15 k.	C.P.	Labums, Alta., 1er passage au nord de	3	2 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
21681	27467·86	22 juin	11·30 k.	C.N.	Robinhood, Sask., passage Peebles	....	3 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21682	27365·43	28 juill.	9·38 k.	C.P.	Subvd. de Keewatin, Man., passage au poteau milliaire 106	2	.... Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21683	26807·74	5 juill.	17·14 k.	C.P.	Station de Dunfermline, Sask., 1er passage à l'est de la	....	1 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
21689	27401·34	7 août	4·52 p.	C.P.	St-Basil, N.-B., à 2·4 milles au sud de	1	3 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
21691	9437·427	31 juill.	12·35 p.	C.N.	Nelles Corners, Ont., 1er passage à l'ouest de	....	4 Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
21700	26711·316	29 juill.	11·45 p.	C.N.	London, Ont., rue Dundas	....	1 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
21701	26711·317	3 août	9·50 p.	C.N.	Guelph, Ont., rue Division	....	1 Sans prot.	Camion	Simple; a. obl. urbain; clôture de planches; négligence.
21716	26782·49	11 août	11·35 a.	C.N.	Chicoutimi, P.Q., rue Ste-Anne	....	2 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; terrain élevé.
21719	30424·9	9 août	3·37 p.	L. & P.S.	Glanworth, Ont., passage à	3	.... Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21721	29690·3	3 août	6·55 p.	G.R.	Galt, Ont., rue Beverly	....	2 Sonnerie	Auto.	Double; a.d. urbain; arbres; négligence.
21722	26842·14	1er sept.	10·00 a.	M.C.	Ruscomb, Ont., passage chemin Angle	....	3 Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21724	26744·60	19 juill.	13·55 k.	C.N.	Silver Plains, Man., passage près de	1	2 Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21725	26711·315	25 juill.	6·00 a.	C.N.	Bothwell, Ont., 1er passage du chemin à 1 mille à l'ouest de	1	.... Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.

N° 9.—ETAT indiquant le nombre des accidents survenus aux passages à niveau, qui ont occasionné la mort ou des blessures et sur lesquelles il a été institué des enquêtes durant l'année terminée le 31 décembre 1929—*Suite*

Dossier d'enquête	Dossier de la commission	Date	Heure	Chemin de fer	Endroit	T.	B.	Protection	Genre d'accident	Observations
21733	26711·318	15 août	2·16 p.	C.N.E.	Thorold, Ont., rue Queen	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple, a.d. urbain; négligence.
21735	9437·1331	29 août	11·45 p.	C.N.	Baden, Ont., 2ième passage à l'est de	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; arbres; négligence.
21740	9437·565	27 août	8·00 p.	C.P.	Montréal, P.Q., Côte des Neiges	1	....	Sonnerie	Bycle.	Double; a.d. rurbain; édifices; arbres.
21748	28300·21	30 juin	3·35 a.	D.A.	Bridgetown, N.-E., passage à la rue Sud	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
21751	27156·138	10 août	2·32 p.	C.P.	Station Préfontaine, P.Q., passage au sud de la	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21756	27218·72	27 août	10·20 a.	C.N.	Jonction d'Oxford, N.-E., Subd. de Pugwash, poteau milliaire ·22	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; terrain élevé; négligence.
21759	26807·73	9 août	22·15 k.	C.P.	Station de Weyburn, Sask., 1er passage au sud de la	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
21763	26842·122	1er août	11·05 a.	M.C.	Welland, Ont., 1er passage à l'est du Croisement du C.N.R	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; négligence.
21778	26727·271	8 sept.	11·50 a.	C.P.	Peterboro, Ont., passage au chemin Monagham	1	4	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21780	16494	29 août	7·40 p.	C.N.	London, Ont., rue Wellington	....	2	Barrières	Piéton	Double; a.d. urbain; édifices; voie secondaire; négligence.
21785	26782·15	20 août	4·10 p.	C.N.	Station de Charny, P.Q., 1er passage à l'est de la	....	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; négligence.
21786	27156·129	3 sept.	3·40 p.	C.P.	Station de la Lachevrotière, P.Q., 1er passage à l'est de la	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural.
21805	26711·319	14 août	1·25 a.	C.N.	Port Robinson, Ont., chemin Stone, 3ième passage à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21806	26711·320	18 sept.	12·02 p.	C.N.	Atwood, Ont., passage rue Principale	1	2	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
21807	26807·75	2 sept.	16·55 k.	C.P.	Station de Strongdield, Sask., 1er passage au nord de la	1	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
21817	9437·408	17 sept.	4·40 a.	C.P.	Arnprior, Ont., rue Daniel	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; voie secondaire; négligence.
21818	26711·321	13 sept.	3·07 p.	C.N.	Brockville, Ont., rue Ormand	1	....	Sans prot.	Piéton	Double; a.d. urbain; édifices.
21824	33229·55	5 sept.	1·35 a.	C.N.	Station de Monastery, N.-E., 2ième passage à l'est de la	1	....	Sans prot.	V. de roul.	Simple; a.d. rural; négligence.
21825	33229·6	11 juill.	5·55 p.	C.N.	Sable River., N.-E., passage à	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural.
21828	30558	19 juill.	14·54 k.	C.P.	New Westminster, C.B., rue Braid	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; arbres; négligence.
21830	3701·62	20 déc.	7·35 p.	C.P.	Oshawa Yard, Ont., passage du chemin Ritson	1	....	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. urbain; voies secondaires; arbres.
21834	26727	23 sept.	12·54 p.	C.P.	Station de Woodstock, Ont., rue Vansitart	....	2	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; terrain élevé.
21835	30051·4	16 juill.	14·40 k.	B.C.E.	Vancouver, C.-B., rue des Pins	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
21837	9437·983	20 sept.	8·29 a.	C.P.	Station de Milverton, Ont., 1er passage à l'ouest de la	....	1	Sonnerie	Camion	Simple; a.d. urbain; édifices.
21840	26744·61	17 août	7·30 k.	C.N.	Swan River, Man., Subvd. d'Erwood, passage au poteau milliaire 2	....	2	Sans prot.	Boghei	Simple; a.d. rural.
21841	27073·54	9 sept.	15·24 k.	E. & N.	Cobble Hill, C.B., passage à la station de	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; terrain élevé; négligence.
21848	27999·22	16 sept.	10·10 p.	P.M.	Walkerville, Ont., chemin Tecumseh	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
21849	26727·273	27 sept.	8·48 a.	C.P.	Station d'Arkell, Ont., à 1·3 mille à l'est de la	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
21850	10683	19 sept.	10·10 p.	P.M.	Walkerville, Ont., rue Edna	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices.
21852	28786·46	17 sept.	14·55 k.	C.N.	Three Hills, Alta., passage près de	3	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices.
21860	Cause 3050	1er oct.	2·10 a.	C.N.	Ottawa, Ont., à l'ouest de la rue Queen	....	1	Barrières	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
21861	27156·140	11 sept.	7·29 a.	C.P.	St-Simon, P.Q., passage à	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifice; station.
21862	31646·21	31 août	9·02 p.	Q.C.	Station d'Hatley, P.Q., 1er passage au nord de la	....	2	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21863	9437·1009	11 sept.	1·10 p.	C.N.	Coaticook, P.Q., rue Court	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.

21864	27156·139	11 sept.	10·34 a.	C.P.	Station de St-Phillippe, P.Q., à 1·2 mille au nord de la	....	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; négligence.
21867	26727·272	19 sept.	1·12 p.	C.P.	Soo, Ont., passage rue John	....	1	Sans prot.	V. de roul.	Simple; a.d. urbain; négligence.
21871	11340	27 août	22·55 k.	C.N.	Edmonton Nord, Alta., à la 66ième rue	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
21872	9437·294	11 sept.	9·20 a.	C.N.	Bracebridge, Ont., rue Spicer	....	1	Sonnerie	Piéton	Simple; a.d. urbain; terrain élevé.
21873	16027	30 août	20·20 k.	C.N.	St-Boniface, Man., rue Marion	....	1	Sans prot.	V. de roul.	Simple; a.d. urbain; négligence.
21878	33790	23 août	7·40 a.	C.N.	Jonquière, P.Q., rue LaRatière	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21882	26882	17 août	12·05 a.	C.P.	North Bay, Ont., passage à la rue Golf	....	3	Gradien	Auto.	Double; a.d. urbain; voies secondaires; négligence.
21887	28786·23	15 sept.	16·10 k.	C.N.	Edmonton, Alta., à la 118ième avenue	....	3	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; négligence.
21888	34429	10 sept.	12·00 k.	C.P.	Station d'Austin, Man., 1er passage à l'ouest de la	....	1	Sans prot.	Camion	Double; a.d. rural.
21889	9437·417	5 oct.	10·00 p.	C.N.	Dunnville, Ont., rue des Cèdres	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; voies secondaires; négligence.
21890	13571	21 sept.	8·03 p.	C.N.	Montréal, P.Q., rue St-Martin	1	1	Barrières	Piéton	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
21897	9437·852	24 août	3·25 p.	C.N.	Thornton, Ont., 2ième passage au nord de	2	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21898	9437·552	9 oct.	12·40 p.	C.N.	London, East., Ont., rue Edgerton	....	1	Gardien	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices.
21899	27365·44	25 sept.	17·05 k.	C.P.	Station Fleming, Sask., 3ième passage à l'ouest de la	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
21901	26782·155	23 août	9·15 a.	C.N.	Station de Ste-Sophie, P.Q., 2ième passage à l'ouest de la	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
21902	27811·53	21 août	10·30 k.	C.P.	Station d'Halkirk, Alta., 1er passage à l'est de la	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres.
21905	9437·591	2 oct.	7·15 p.	C.P.	Carleton Place, Ont., chemin Franktown	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21914	27467·87	5 sept.	11·00 k.	C.N.	Dunblane, Sask., passage près de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a..d.. rural; négligence.
21915	27811·51	24 sept.	14·45 k.	C.P.	Station de Durward, Alta., 1er passage au nord de la	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
21917	26727·274	10 oct.	7·00 a.	C.P.	Coupe Mimico, Ont., avenue Horner	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; négligence.
21919	26842·134	12 oct.	6·00 p.	M.C.	Jonction de Montrose, Ont., passage du chemin Stone	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; négligence.
21923	26842·136	29 sept.	1·50 a.	M.C.	Windsor, Ont., avenue Wellington	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
21924	26711·346	4 oct.	12·34 a.	C.N.	Toronto Ouest, Ont., passage au chemin de Raccordement	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21926	26711·347	3 oct.	9·50 a.	C.N.	Aylmer, Ont., avenue Forest	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; station.
21929	26711·348	16 oct.	4·51 a.	C.N.	Station de Fonthill, Ont., chemin Canboro	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; station.
21944	35460·3	19 oct.	5·28 p.	G.R.	Preston, Ont., coin des rues Dover et King	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21945	33229·38	27 sept.	7·30 p.	C.N.	Campbellton, N.B., rue Prince William	1	....	Sonnerie	Piéton	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21946	33229·12	9 oct.	5·50 p.	C.N.	Subvd. de Bathurst, N.-B., au poteau milliaire 184, passage McIntyre	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
21950	27802·2	21 oct.	11·20 a.	T.H. & B.	Hamilton, Ont., passage au chemin Beach	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
21953	26727·31	24 oct.	11·52 p.	C.P.	Station d'Agincourt, Ont., 3ième passage à l'ouest de la	1	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; négligence.
21958	26727·62	29 oct.	11·05 a.	C.P.	Apple Hill, Ont., 1er passage à l'est de	2	....	Sans prot.	V. de roul.	Double; a.d. urbain; édifices.
21972	26711·349	19 oct.	10·19 k.	C.N.	Neebing, Ont., à 1 mille à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; arbres.
21973	27467·8	8 oct.	20·45 k.	C.N.	Anerley, Sask., passage à la station de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; négligence.
21974	Cause 269	5 oct.	12·20 p.	C.P.	Olds, Alta., 3ième passage au nord de la station d'	1	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
21975	27811·52	2 oct.	9·22 k.	C.P.	Grassy Lake, Alta., 1er passage à l'est de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
21977	27156·90	27 oct.	10·45 p.	C.P.	Station de Louiseville, P.Q., 2ième passage à l'est de la	....	6	Sans prot.	Autobus	Simple; a.d. rural; négligence.
21979	28786·62	15 oct.	8·14 p.	C.N.	Station de Cooking Lake, Alta., passage à l'est de la	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; terrain élevé.
21987	9437·1174	31 oct.	11·05 p.	C.P.	Sturgeon Falls, Ont., rue Nipissing	....	3	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; voie secondaire.
21990	26744·64	24 oct.	14·25 k.	C.N.	St. James, Man., passage rue Peter	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. rural; négligence.
21992	26727·199	23 oct.	3·30 a.	C.P.	Station Warren, Ont., à 150 verges à l'ouest de la	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices.
21993	27218·7	9 oct.	1·30 a.	C.N.	Bridgewater, N.-E., rue LeHave	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; voie secondaire; négligence.
21995	27270·3	1er oct.	12·35 p.	N.Y.C.	St-Stanislas, P.Q., passage au sud de la station de	1	....	Sonnerie	Auto.	Double; a.d. rural.
21996	9437·931·1	31 oct.	11·55 p.	M.C.	Victoria Park, Ont., à Victoria Drive	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain.
21997	27401·25	30 oct.	6·35 p.	C.P.	Station de Fairville, N.-B., 2ième passage à l'est de la	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.

N° 9.—ETAT indiquant le nombre des accidents survenus aux passages à niveau, qui ont occasionné la mort ou des blessures et sur lesquelles il a été institué des enquêtes durant l'année terminée le 31 décembre 1929—*Fin*

Dossier d'enquête	Dossier de la commission	Date	Heure	Chemin de fer	Endroit	T.	B.	Protection	Genre d'accident	Observations
22005	33229·67	9 oct.	4·45 p.	C.N.	Nappan, N.-E., passage à	....	1	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. rural; station.
22007	26711·383	26 oct.	4·45 p.	C.N.E.	Merritton, Ont., rue Bessy	....	2	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; station; négligence.
22018	16727·276	10 nov.	8·58 p.	C.P.	Station de Finch, Ont., 1er passage à l'ouest de la	1	....	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; édifice; négligence.
22019	26711·344	6 nov.	7·10 p.	C.N.	London, Est, Ont., avenue Highbury	2	3	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; négligence.
22024	24586	29 oct.	9·15 a.	C.P.	Station de Montebello, P.Q., à 200 pieds à l'ouest de la	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; station; négligence.
22029	27467·89	26 oct.	16·10 k.	C.N.	Vandura, Sask., passage à l'ouest de l'aiguille de l'ouest	2	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
22033	26782·147	31 oct.	9·21 a.	C.N.	Southwark, P.Q., chemin de la Côte Noire	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; négligence.
22034	26782·159	15 oct.	4·30 p.	C.N.	Station de Warwick, P.Q., 1er passage à l'ouest de la	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; voie secondaire.
22035	26782·158	16 oct.	6·30 p.	C.N.	Ste-Rosalie, P.Q., 1er passage à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; édifices.
22036	26782·157	2 oct.	7·00 a.	C.N.	Drummondville, P.Q., passage rue Herriot	....	1	Barrières	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
22037	27156·97	29 oct.	6·32 p.	C.P.	Station de Mégantic, P.Q., rue Frontenac	....	5	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; voies secondaires.
22044	29529·6	22 sept.	7·15 p.	C.N.	Colebrook, C.B., à 1 mille au nord de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
22050	26842·70	6 nov.	6·10 p.	M.C.	Waterford, Ont., rue principale	....	1	Gardien	Auto.	Double; a.d. urbain; terrain élevé.
22052	27218·66	10 oct.	8·15 a.	C.N.	Antigonish, N.-E., passage à	....	2	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; arbres.
22054	27073·56	2 oct.	4·05 k.	C.P.	Thompson, C.B., 1er passage à l'ouest de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a. obl. rural; négligence.
22057	30281·6	3 oct.	10·08 k.	C.P.	Vancouver, C.B., Salisbury Drive	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; voies secondaires.
22059	27073·46	21 oct.	15·35 k.	C.N.	Chilliwack, C.B., passage au chemin Yale	1	13	Sans prot.	Autobus	Simple; a.d. urbain; arbres; négligence.
22060	34282	18 oct.	16·40 k.	C.P.	Chasewye, C.B., passage au-dessus de l'embranchement ouest de (jambage)	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
22061	26711·384	30 oct.	4·05 p.	C.N.	Avening, Ont., 2ième passage au nord de	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
22073	27467·90	1er nov.	19·13 k.	C.N.	Saskatoon, Sask., passage à la 11ième rue	1	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
22074	27218·32	11 nov.	4·25 p.	C.N.	Subvd. de Bedford, N.-E., au poteau miliaire 29·72, passage Enfield	2	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; terrain élevé.
22075	26727·277	13 nov.	2·20 p.	C.P.	Elora, Ont., passage à la rue Irvine	1	....	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; édifices.
22076	9437·182	12 nov.	5·25 a.	C.N.	Mount Brydges, Ont., 1er passage à l'est de la station de	....	2	Sonnerie	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
22079	33229·58	15 oct.	3·55 p.	C.N.	Subvd. de Matapédia, N.-B., au poteau miliaire 2·5, passage Wheelers	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; enseigne; terrain élevé.
22080	27218·54	30 oct.	8·25 a.	C.N.	Amherst, N.-E., rue Spring	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; voies secondaires.
22084	26765·75	9 nov.	8·15 p.	C.N.	Kitchener, Ont., rue Weber	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
22085	26727·275	2 nov.	9·55 a.	C.P.	Station de Calevon, Ont., passage au sud de la	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
22086	25272	11 oct.	9·05 a.	C.N.	Stratford, Ont., rue Downie	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
22090	26727·162	6 nov.	2·40 p.	C.P.	Ottawa, Ont., avenue Carling	....	1	Sans prot.	Camion	Simple; a.d. urbain; édifices; arbres; négligence.
22091	33679	22 nov.	10·45 p.	C.N.	Ottawa, Ont., avenue Gladstone	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; voies secondaires.
22093	27365·45	16 oct.	10·25 k.	C.P.	Station de Fannystelle, Man., 1er passage à l'est de la	....	1	Sans prot.	Auto.	Simples; a.d. rural; édifices.
22095	26744·40	7 nov.	21·55 k.	C.N.	Winnipeg, Man., rue Harrow	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain.
22099	2711·386	6 nov.	2·45 p.	C.N.	Aylmer, Ont., 3ième passage à l'est de	1	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligeene.
22104	12072·37	9 nov.	8·12 a.	M. & S.C.	St-Lambert, P.Q., avenue Edison	....	3	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; négligence.
22106	27073·57	31 oct.	7·59 k.	E. & N.	Nanaimo, C.B., rue Albert	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.

22108	27929·3	4 nov.	10·45 a.	P.M.	Station de Merlin, Ont., 1er passage à l'est de la..	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; édifices; arbres.
22109	27929	18 oct.	12·35 p.	P.M.	Oldcastle, Ont., 1er passage à l'ouest de.....	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; édifices; négligence.
2113	26765·32	13 nov.	6·00 p.	C.N.	Walkerville, Ont., chemin Walker.....	....	1	Barrières	Auto.	Double; a.d. urbain.
22114	23361	16 nov.	6·15 p.	C.P.	Windsor, Ont., chemin Tecumseh.....	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
22115	26711·179	2 déc.	4·03 p.	C.N.	Tansley, Ont., passage Dundas.....	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
22117	29639	10 nov.	8·40 p.	A.C. & H.B	Sault Ste-Marie, Ont., rue Huron.....	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
22122	2236·40	21 nov.	9·15 k.	C.N.	Spruce Grove, Alta., passage, près de.....	2	....	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural.
22124	31646·22	11 oct.	10·00 a.	Q.C.	Station de Thetford Mines, P.Q., passage Martin.	1	....	Sans prot.	Piéton	Simple; a.d. urbain; voies secondaires.
22127	28786·63	7 nov.	3·48 k.	C.N.	Station d'Hanna, Alta., 1er passage à l'est de la..	2	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
22130	28786·11	4 nov.	11·55 k.	C.N.	Edmonton, Alta., sentier Albert.....	....	1	Sonnerie	Camion	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
22132	9437·635	7 déc.	4·10 p.	C.N.	Montréal, P.Q., rue Decourselles.....	....	1	Barrières	Piéton	Simple; a.d. urbain; édifices.
22133	27156·143	25 nov.	12·10 p.	C.P.	Cour de St-Gabriel, P.Q., passage à la rue St-Gabriel.....	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices.
22137	26765·76	16 nov.	4·05 p.	C.N.	Kitchener, Ont., rue Waterloo.....	....	1	Sans prot.	Camion	Double; a.d. urbain; édifices; négligence.
22139	27318·17	6 nov.	2·15 p.	L.E. & N.	Station de Mount Pleasant, Ont., à 1·5 mille au nord de la.....	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; arbres; négligence.
22144	9437·841	7 déc.	7·15 p.	C.P.	Perth, Ont., rue Wilson.....	1	..	Sonnerie	Piéton	Double; a.d. urbain; arbres.
22147	33820	4 nov.	8·28 p.	C.N.	Passage Barrington, N.-E.....	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
22148	26782·73	5 nov.	11·48 a	C.N.	Padoue, P.Q., 1er passage au nord de la station de	....	1	Sonnerie	Piéton	Double; a.d. rural; édifices.
22152	27467·91	10 nov.	2·30 k.	C.N.	Station de Tate, Sask., passage à l'ouest de la....	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
22155	124·361	19 nov.	10·29 k.	C.N.	Prince Albert Yard, Sask., 1ère avenue à l'ouest de.....	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
22156	27283·1	28 nov.	7·30 p.	C.N.	Mimico, Ont., rue New Toronto.....	....	1	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. urbain; édifices; négligence.
22161	26711·387	1er oct.	8·43 p.	C.N.	Chemin du Portage, Ont., passage au.....	....	2	Sans prot.	Auto.	Simple; a.d. rural; négligence.
22162	26727·278	4 déc.	11·25 a.	C.P.	Station de Perth, Ont., à 1·6 de mille à l'est de la	....	1	Sans prot.	Auto.	Double; a.d. rural; négligence.
						141	514			

EXPLICATION DES ABRÉVIATIONS

Sans prot.....Sans protection
Simple.....Voie simple
Double.....Double voie
a.d.....Passage à angle droit
Edifices.....Edifices obstruant la vue
V. de roul.....Voiture de roulant
Stn.....Station
a. obl.....Passage à angle oblique

N° 10.—ETAT des accidents survenus aux employés alors qu'ils travaillaient sur ou sous les locomotives, lesquels ont fait l'objet d'enquêtes au cours des douze mois terminés le 31 décembre 1929.

Dossier d'enquête	Date	Chemin de fer	Endroit	Observations	Tués	Blessés
20850	3 déc.	C.P.R.	Parkbeg, Sask.	Fut frappé par la traverse d'avant de la locomotive de rencontre en montant dans l'abri de la locomotive		1
20855	11 déc.	C.N.R.	Sunstrum, Alta.	En sautant à bas de la locomotive en mouvement alors que céda le boulon principal		1
20864	11 déc.	C.N.R.	Ayton, Ont.	La jauge d'eau s'est brisée		1
20948	3 nov.	C.N.R.	Lacolle, P.Q., 1 mille à l'ouest de	Chute en montant sur le tablier pour tarauder la pompe		1
20951	29 nov.	C.N.R.	Kincardine, Ont., 2½ milles au sud de	Fut jeté contre le côté de l'abri par un mouvement brusque de la locomotive		1
20967	27 janv.	C.P.R.	Airdrie, Alta.	En mettant en mouvement la locomotive le tuyau à vapeur s'est brisé, laissant échapper de la vapeur vive		1
21011	19 janv.	C.N.R.	Ayrness, P.Q.	La jauge d'eau et le couvercle protecteur se sont brisés		1
21026	6 déc.	C.P.R.	Spence Bridge, C.B., sub. Thompson	En voulant sortir du couloir à charbon, mit sa tête en dehors de la fenêtre de l'abri et fut frappé par le tablier		1
21082	11 fév.	C.N.R.	Watrous, Sask.	Les trappes à charbon se fermèrent sur le bras de l'employé		1
21101	4 mars	C.N.R.	Gravenhurst, Ont.	En voulant serrer le joint invisible de la pompe-régulateur de la locomotive, perdit l'équilibre et tomba		1
21103	1er mars	C.P.R.	Olrig, Ont.	L'enveloppe du fond de cylindre éclata heurtant le levier du robinet purgeur dans l'abri de la locomotive		1
21106	12 mars	C.P.R.	West St. John Yard, N.-B.	En humectant le charbon avec le boyau d'arrosage, l'eau chaude pénétra dans le gant, ébouillantant le poignet de l'employé		1
21107	11 fév.	C.N.R.	Sarnia Roundhouse, Ont.	Fut pris entre la porte et le tender de la locomotive en faisant l'inspection de la barre d'attelage desserrée		1
21110	14 janv.	C.N.R.	Craik, Sask.	Fut pris entre le couloir à charbon et le toit de la locomotive, quand il refoula pour avoir du jeu		1
21168	14 mars	C.N.R.	Petit Rocher, N.-B.	Bris du verre de l'indicateur de niveau d'eau		1
21195	4 fév.	C.N.R.	Ansell, Alta.	Est tombé entre la locomotive et le tender quand la barre d'attelage se brisa		1
21210	27 janv.	C.P.R.	Spencer Bridge, C.B.	Fut frappé à la tête par le tablier du couloir à charbon en se levant au sortir du trou de la chaudière		1
21217	5 fév.	C.N.R.	Drumheller, Yard Alta.	La porte se ferma sur sa main en nettoyant la boîte à feu		1
21229	4 avril	C.N.R.	Zephyr, Ont.	La barre a glissé en secouant les grilles		1
21236	11 mars	C.P.R.	Hochelaga, P.Q.	La locomotive se mit en mouvement en fermant les robinets de purge sur la pompe à air		1
21298	28 avril	C.N.R.	Lazare, Man.	La barre a glissé en secouant les grilles		1
21310	6 mai	C.N.R.	Chatham, Ont.	Est tombé du tablier de la locomotive en ajustant la cloche		1
21322	21 avril	C.N.R.	Rockwood, Ont., ½ mille à l'est de	Le tuyau injecteur aspirant gauche éclata dans la cabine du mécanicien		2
21351	17 mai	C.N.R.	Parkdale, Ont., 600 pieds à l'est de	Fut frappé par une planche lancée par un wagon vide à bestiaux		1
21357	3 mai	C.N.R.	Hamilton, Ont.	A glissé en descendant de la locomotive		1
21361	13 mai	C.N.R.	Goldstone, Ont., 2 milles au nord de	Fut blessé sur la barre pliante de la porte d'aérage automatique		1

21395	21 mai	C.N.R.	Subdivision de Sunnybrae, N.-E., mille 9·50	Le tirant s'est brisé sous la boîte à feu et la porte a éclaté		1
21445	21 mai	C.N.R.	Jonction Dalhousie, N.-B	Le bras est venu en contact avec le tuyau de cuivre en fermant la soupape du générateur		1
21488	10 juin	C.N.R.	London, Ont., croisement oblique à l'extrémité est de la cour de	La jauge d'eau a éclaté		1
21489	1er juin	P.M.R.	Sarnia, Ont	A glissé en grimpant sur la locomotive		1
21496	15 avril	C.N.R.	Thames, C.B	La jauge d'eau s'est brisée		1
21536	2 juin	C.N.R.	St-Sauveur, P.Q	A fermé par erreur le tuyau éjecteur au lieu de fermer la soupape de vapeur de l'injecteur		1
21538	3 mai	C.N.R.	Garneau, Qué	A glissé en allant voir à l'arrière du tender s'il y avait de l'eau		1
21594	13 juill	C.N.R.	St-Davids, Ont., 3 milles à l'ouest de	Le tourillon de manivelle droit sur la locomotive s'est brisé		2
21609	15 juin	C.N.R.	Gogama, Ont	S'est tordu le bras en manœuvrant le levier inverseur		1
21628	16 juin	C.P.R.	Falcon, Sask	Se heurta la tête contre la porte d'un wagon réfrigérant en passant un train de fret		1
21631	2 juill	C.P.R.	Weyburn, Sask	S'est pris le pied dans le couvre-joint entre le locomotive et le tender		1
21634	8 août	C.N.R.	Jonction Kingston, Ont	En travaillant sous la locomotive qui s'est mise en mouvement à cause de l'échappement de vapeur du régulateur		1
21669	8 juill	C.P.R.	Harvey, N.-B	La poignée montoire du pulvérisateur a cédé en prenant de l'eau		1
21706	18 juill	C.N.R.	Bradwell, Sask	Fut frappé par le sémaphore en se rendant au réservoir d'eau avec une locomotive légère		1
21762	24 août	C.N.R.	Mildmay, Ont., 2 milles au sud de	Le boyau d'arrosage se sépara du tuyau		1
21808	14 août	C.N.R.	Dixon Siding, Sask	En voulant serrer le tuyau éjecteur la bague au-dessus de la valve se brisa		1
21847	9 sept	C.P.R.	Station Port Hope, Ont., 2·8 milles à l'ouest de	Fut projeté en bas de la locomotive en changeant de voie, alors que le train passa sans que le changement d'une voie à l'autre ait pu s'effectuer		1
21858	8 sept	C.N.R.	Cartier, Ont	En plaçant la locomotive sur la plaque tournante, sauta en bas du chasse-pierre pour y p'acer la serrure, fut pris entre la traverse d'avant de la locomotive et le mur		1
21927	2 oct	C.N.R.	Hubbard, Sask	Le tampon de lavage a sauté		1
21988	23 oct	C.N.R.	Southesk, Alta	La tige de piston s'est brisée; fut frappé par le robinet purgeur du cylindre		1
22062	31 oct	E. & N.R.	Sub. de Victoria, C.B., mille 93	Ebouillanté quand la tige principale se brisa et endommagea le cylindre		1
22146	4 nov	C.N.R.	Cobourg Siding, N.-B	Au cours de la manœuvre la main-courante de la locomotive heurta le quai de chargement		1
22158	1er déc	C.N.R.	Mimico Roundhouse, Ont	Fut écrasé entre le locomotive et le tender		1
					1	50

N° 11.—ETAT indiquant le nombre des accidents survenus aux passages à niveau, avec le nombre total des personnes tuées et blessées, par province et par chemin de fer, pour l'année terminée le 31 décembre 1929.

—	Nouvelle-Ecosse			Nouveau-Brunswick			Ile du Prince-Edouard			Québec			Ontario			Manitoba			Sas-katchewan			Alberta			Colombie britannique			Total		
	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.
Chemins de fer Nationaux du Canada	11	3	15	8	3	11	2	....	2	32	9	32	83	25	102	8	1	10	18	5	28	15	5	27	8	1	21	185	52	248
Pacifique-Canadien	....	....	....	5	3	7	....	....	....	19	7	32	55	25	59	11	3	14	16	5	20	8	5	13	5	2	3	119	50	148
Michigan Central	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	17	10	25	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	17	10	25
Pere Marquette	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	9	1	13	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	9	1	13
Dominion Atlantic	2	5	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	5	1
Toronto, Hamilton & Buffalo	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	8	2	6	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	8	2	6
Great Northern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2	2	.....	2
Montreal & Southern Counties	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	3
Windsor, Essex & Lake Shore	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	2	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	2	2
British Columbia Electric	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	1	3	2	1	3
Algoma Central & Hudson Bay	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	2
Quebec Central	....	....	....	....	....	....	....	....	....	6	1	8	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	6	1	8
Canadian National Electric	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	10	6	14	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	10	6	14
Atlantic, Quebec & Western	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	.....
Esquimalt & Nanaimo	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	4	3	.....	4
New York Central	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	3	2	1	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	2	5
Grand River	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	....	6	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	.....	6
London & Port Stanley	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	4	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	4	1
Lake Erie & Northern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	3	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	3	3
Midland Railway of Manitoba	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	.....	1
	13	8	16	13	6	18	2	....	2	60	19	78	197	79	235	20	4	25	34	10	48	23	10	40	20	4	33	382	140	495

N° 12.—ETAT faisant voir les passages à niveau où il a été établi une protection ainsi que la nature de cette protection, durant la période de douze mois terminée le 31 décembre 1929.

N° du dsssier	N° de l'ordonnance	Emplacement du passage à niveau	Chemin de fer	Nature de la protection
31646·14	41484	Premier passage au nord de la station de North Derby, P.Q.	Q.C.	Mise en place à un autre endroit d'un écriteau de passage à niveau.
26711·265	.....	Passage de Seeley, ou mille 3·7 de la subd. de Westport, Ont.	C.N.	Station (abri) transportée de l'autre côté du chemin; arbres abattus et élagués.
27611·43	41788	Premier passage au sud de la station d'Ellerslie, Alta.	C.P.	Enlèvement des broussailles.
27811·42	41789	Troisième passage à l'ouest de Bittern Lake, Alta.	C.P.	Broussailles abattues.
26765·188	42081	Passage à 100 verges à l'ouest de Beaverton, Ont.	C.N.	Installation d'une sonnerie et d'un pendule avertisseur.
26727·228	42243	Passage rue Nelson, à Brampton, Ont.	C.P.	Installation de sonneries doubles et de pendules avertisseurs.
9437·1024	42163	Passage rues Huron et Erie, à Niagara Falls, Ont.	M.C.	Installation d'un signal à lumière-éclair.
9437·931	42166	Passage rue Cliften Hill, à Niagara-Falls, Ont.	M.C.	Installation d'un signal à lumière-éclair.
26842·99	42162	Passage rue Morrison à Niagara-Falls, Ont.	M.C.	Installation d'un signal à lumière-éclair.
9437·1297	42164	Passage rues Simcoe et Ontario, à Niagara-Falls, Ont.	M.C.	Installation d'un signal à lumière-éclair.
9437·1307	42165	Passage ave. Eastwood, à Niagara-Falls, Ont.	M.C.	Installation d'un signal à lumière-éclair.
27401·37	42168	Mille 101·6 subd. Shogomoc, Andover, N.-B.	C.P.	Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule avertisseur.
2398	41988	Passage rue Adélaïde, Chatham, Ont.	C.P.	Installation de sonneries et de pendules avertisseurs.
9437·281	42004	Passage rue King, Chatham, Ont.	C.P.	Installation de sonneries et de pendules avertisseurs.
26842·93	42027	Passage rue Hincks, à St-Thomas, Ont.	M.C.	Installation d'une sonnerie et d'un pendule avertisseur.
22661·3	42033	Passage rue Richmond, Chatham, Ont.	C.P.	Un employé de l'équipe de train devant agir comme garde-drapeau.
7086	41094	Premier passage à l'ouest de la station Tecumseh, Ont.	C.N.	Installation de sonneries et de pendules avertisseurs.
27929·15	42054	Immédiatement au nord d'Eberts, Ont.	P.M.	Installation d'une sonnerie et d'un pendule avertisseur.
24359	42055	Avenue Inches, Chatham, Ont.	C.P.	Signaux avertisseurs installés.
22661	42056	Voie industrielle de la Cité, rue Richmond, Chatham, Ont.	C.P.	Un employé de l'équipe du train devant agir comme garde-drapeau.
9439·1296	.....	Route du Gouvernement, Rainy River, Ont.	C.N.	Gardien en devoir de 9.30 hrs du matin à 5.00 hrs. de l'après-midi.
26711·267	.....	Passage rue Louisa, Kitchener, Ont.	C.N.	Enlèvement d'un écriteau de passage.
26711·274	42080	Route Huron, ½ mille à l'ouest de Clinton, Ont.	C.N.	Limite de vitesse fixée à 10 milles à l'heure maintenue en vigueur.
26727·229	.....	Blind River, Ont.	C.P.	Cri du sifflet à être entendu une deuxième fois entre le poteau-indicateur et le passage à niveau.
9437·286	41983	Rue Lacroix, Chatham, Ont.	C.P.	Installation d'un pendule avertisseur.
9437·284	41981	Rue Raleigh, Chatham, Ont.	C.P.	Wagons tenus à 100 pds du passage à niveau.
9437·283	41982	Passage rue Wellington, Chatham, Ont.	C.P.	Pendule avertisseur installé.
9437·1098	42105	Chemin Pillette, Ford City, Ont.	C.N.	Gardien, en devoir de 7 hrs du matin à 11 hrs du soir quotidiennement.
26711·167	42107	Premier passage public au nord d'Allenford, Ont.	C.N.	Limitation de vitesse de 10 milles à l'heure pour les trains allant vers le sud.

N° 12.—ETAT faisant voir les passages à niveau où il a été établi une protection ainsi que la nature de cette protection, durant la période de douze mois terminée le 31 décembre 1929—*Suite*

N° du dossier	N° de l'ordonnance	Emplacement du passage à niveau	Chemin de fer	Nature de la protection
26831·1	42108	Passage rue Tuscarora, Hagersville, Ont.	M.C.	Installation d'une sonnerie et d'un pendule avertisseur.
27811·48	.....	Troisième passage à l'ouest de la station d'Hillcrest, Alta.	C.P.	Enlèvement des broussailles et des arbres.
26727·54	42111	Mille 109·7 avenue Howard, Jonction Lake Shore, Ont.	C.P.	Installation d'une sonnerie et d'un pendule avertisseur.
26727·80	42114	Rue Queen, canton d'Etobicoke, Ont.	C.P.	Limitation de vitesse de 10 milles à l'heure maintenue en vigueur pour les trains allant vers le sud.
9437·1135	42134	Premier passage à l'ouest de la station New Hamburg, Ont.	C.N.	Sonnerie et pendule avertisseur installés.
18402·100	42135	Passage rue St-Jean, North Bay, Ont.	C.N.	Sonnerie et pendule avertisseur installés.
18402·80	42136	Passage rue St-Jean, North Bay, Ont.	C.N.	Sonnerie et pendule avertisseur installés.
27156·118	42134	A l'ouest de la station Lake Park, P.Q.	C.P.	Arbres abattus à partir du côté sud du passage.
30424·16	42143	1·8 mille de la station rue Richmond, London, Ont.	L. & P.S.	Sonnerie installée à la voie simple d'Hoeschen.
22600	42146	Passage avenue Central, Prince-Albert, Sask.	C.N.	Limite de vitesse fixée à 10 milles à l'heure et mouvements des trains-voyaguers signalés.
9437·1120	42147	Passage avenue Grand, Chatham, Ont.	P.M.	Installation d'une sonnerie et d'un pendule avertisseur.
9437·1017	42172	Station Le Cap, P.Q.	C.P.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie déjà installée.
27066·15	42158	Passage rues Hess et Bold, Hamilton, Ont.	B. & H.E.	Limite de vitesse fixée à 10 milles à l'heure maintenue en vigueur.
26727·238	42169	4ème passage à l'est de la station de Kenora, Ont.	C.P.	Mise en place d'un second poteau indicateur-sifflez.
9437·1076	42174	1er passage à l'est de Waterford, Ont.	M.C.	Installation de sonneries et de pendules avertisseurs.
26711·269	42185	1er passage au nord d'Utterson, Ont.	C.N.	Installation de deux nouveaux poteaux indicateurs-sifflez.
9437·655	42188	Chemin Talbot, Canfield, Ont.	C.N.	Sonnerie et pendule avertisseur installés.
9437·549	42195	1er passage public à l'est de Tilsonburg, Ont.	C.N.	Talus abaissé.
13311	42254	Passage à 2·37 milles à l'ouest de la station de Mégantic, P.Q.	C.P.	Arbres du côté sud coupés et élagués.
27073·47	42264	Passage de l'Y, Tadanac, C.B.	C.P.	Les mouvements devant être signalés par le personnel du train.
35460·2	42302	Rue Union, Preston, Ont.	G.R.	Limite de vitesse fixée à 10 milles à l'heure maintenue en vigueur.
26744·58	42314	Passage près de Laurier, Man.	C.N.	Enlèvement des arbres et des broussailles obstruant la vue.
9437·1090	42318	Passage rue Laviolette, Trois-Rivières, P.Q.	C.P.	Sonneries et pendules avertisseurs installés; les mouvements sur les voies secondaires devant être signalés.
27929·330	.....	Passage rue King, Harrow, Ont.	P.M.	Signaux d'approche avertisseurs installés.
26765·263	42373	Passage avenue Bayswater, Ottawa, Ont.	C.N.	Installation d'une sonnerie et d'un pendule avertisseur.
27156·1	42398	Rue St-Antoine, Rigaud, P.Q.	C.P.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie.
9437·1138	42400	Passage conduisant à l'avenue Asylum, London, Ont.	C.P.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie.
27156·12	42402	Passage situé immédiatement à l'est de Dragon, P.Q.	C.P.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie.
9437·289	42399	Rue William, London, Ont.	C.P.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie.
9437·291	42407	Rue Colborne, London, Ont.	C.P.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie.
9457·290	42409	Rue Maitland, London, Ont.	C.P.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie.
27156	42411	Passage rue St-François, Rigaud, P.Q.	C.P.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie.

27156·104	42414	Passage rue Ste-Agnès, Mégantic, P.Q.	C.P.	Arbres élagués pour améliorer la vue.
26711·288	42446	1er passage à l'ouest d'Agincourt, Ont.	C.N.	Clôture de planches remplacée par une clôture métallique, mise en place à un autre endroit du poteau indicateur—sifflez.
9437·837	42300	Passage situé immédiatement à l'est de Lynden, Ont.	C.N.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie.
9437·1211	42315	Passage rue Dundas, London, Ont.	C.N.	Sonnerie et pendule avertisseur installés.
26727·195	42343	Passage chemin York, subds. de Ham et de Goderich, Ont.	C.P.	Sonnerie et pendule avertisseur installés.
26711·205	42305	Passage à l'ouest de Locust Hill, Ont., mille 80·13 subd. de Peterboro.	C.P.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie.
26842·13	42432	Passage rue Stanley, Montrose, Ont.	M.C.	Installation de signaux à lumière-éclair Morrison.
26842·99	42433	Passage rue Young, Attercliffe, Ont.	M.C.	Installation de signaux réflecteurs Morrison.
26842·97	42434	Passage chemin Robinson, Attercliffe, Ont.	M.C.	Installation de signaux lumineux Morrison.
9437·138	42435	Passage chemin Town Line, 3·53 milles à l'ouest de Ridgetown, Ont.	M.C.	Installation de signaux lumineux Morrison.
26842·100	42437	Passage de grande route, concessions 3 et 4, canton Moulton, Ont.	M.C.	Installation de signaux lumineux Morrison.
26842·102	42438	Passage chemin Thamesville, 1·05 mille à l'est de Ridgetown, Ont.	M.C.	Installation de signaux lumineux Morrison.
26842·39	42439	Passage à la 8ième Concession, comté de Norfolk, Ont.	M.C.	Installation de signaux lumineux Morrison.
26842·98	42440	Chemin Town Line, canton Crowland.	M.C.	Installation de signaux lumineux Morrison.
26842·62	42441	Passage chemin Scanne, 1·26 mille à l'ouest de Ridgetown, Ont.	M.C.	Installation de signaux lumineux Morrison.
26711·184	42464	Passage à 1½ mille à l'ouest de Niagara-Falls Yard Limit Board.	C.N.	Sonnerie et pendule avertisseur installés.
28786·40	42469	Passage à 10 poteaux à l'est du mille 60·7 Warspite, Alta.	C.N.	Arbres enlevés.
26807·68	.....	Passage de la 8ème avenue et de la rue Winnipeg, Regina, Sask.	C.P.	Les mouvements devront être signalés.
9437·1337	42497	1er passage à l'ouest de la station Chaplin, Sask.	C.P.	Arbres et broussailles, coupés.
26727·241	42500	Passage chemin Kingston, station Marysville, Ont.	C.N.	Sonneries et pendules avertisseurs installés.
19634·12	42508	Chemin Tecumseh, passage au, dans le canton de Sandwich Est, Ont.	C.N.	Installation de barrières.
9437·559	42391	Passage Cataraqui, à environ 3 milles à l'ouest de la Jonction Kingston, Ont.	C.N.	Fossés-tuyautés de grès, établis sur une distance de 200 pieds de chaque côté des voies; maison de pierre et abri enlevés.
804	42463	Rue Venables, Vancouver, C.B.	V.V.E.	Sonnerie et pendule avertisseur installés.
804	42463	Rue Huron, Vancouver, C.B.	R. & N.	Les trains se dirigeant vers le sud devront être signalés; limitation de vitesse de 10 milles à l'heure pour les trains se dirigeant vers le nord.
804	42463	Passage rue St-Georges, Vancouver, C.B.	Co.	Limite de vitesse fixée à 8 milles à l'heure.
26842·101	42436	Passage avenue Victoria, Ridgetown, Ont.	M.C.	Installation d'un signal lumineux Morrison.
26765·180	42566	Passage rue Glasgow, Guelph, Ont.	C.N.	Installation de deux signaux à lumière-éclair.
9437·1025	42579	Passage Pelton, chemin de la 7ème concession, Ont., canton de Sandwich, Sud.	N.E. & L.S.	Clôture réparée; casse-pattes réparés; mise en place d'un écriteau de passage à niveau.
3294·32	42601	Passage au chemin Town Line, Canton Cayuga Nord, Ont.	C.N.	Deux wagons de cendres répandue sur les approches.
3294·32	42601	Passage à 1½ mille à l'ouest de la Jonction Canfield, Ont., Canton de Cayuga Nord.	C.N.	Elargissement des approches; et enlèvement d'un côté de la clôture.
3294·32	42601	Passage au chemin MacFarlane Side, Canton de Cayuga Nord, Ont.	C.N.	Reconstruction des approches comme l'exigent les règles réglementaires.

N° 12.—ETAT faisant voir les passages à niveau où il a été établi une protection ainsi que la nature de cette protection, durant la période de douze mois terminée le 31 décembre 1929—*Suite*

N° du dossier	N° de l'ordonnance	Emplacement du passage à niveau	Chemin de fer	Nature de la protection
3294·32	42601	Passage à 1·3 mille à l'ouest de la Station Cayuga, Canton de Cayuga Nord, Ont.	C.N.	Remplissage des approches du côté ouest, reconstruction d'un côté de la clôture.
27156·114	42651	1er passage à l'est de la Station de Rosemere, P.Q.	C.P.	Sonnerie et pendule avertisseur installés.
9437·226	42676	Passage rue Martin, Milton, Ont.	C.P.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie.
9437·1086	42690	Passage sur la Route Montréal-Sherbrooke, près de la station de St-Hubert.	C.N.	Installation de barrières automatiques "Farnsworth."
36327	42693	Passage au chemin Tecumseh, Windsor, Ont.	E.T.	Les manœuvres d'aiguillage et les mouvements d'une voie à l'autre devront être signalés sur le passage.
26842·103	.....	Passage à 1 mille à l'ouest du pont tournant à Montrose, Ont.	M.C.	Régalage des approches.
26782·22	42729	Chemin Ste-Claire, Charlesbourg, Ouest, P.Q.	C.N.	Fermeture du passage du chemin St-Joseph; déhaussement du chemin Ste-Claire.
26727·67	42761	Passage Huron à la rue Steelton, Sault-Ste-Marie	C.P.	Restriction de la vitesse à 10 milles à l'heure maintenue.
8038	42788	Passage rue Québec, London, Ont.	C.P.	Service de gardien quotidien, de 7.00 a.m. à 11.00 p.m. limite de vitesse de 11.00 p.m. à 7.00 a.m.
26711·298	.....	Passage rue St. George, Woodstock, Ont.	C.N.	Tous les mouvements à être signalés.
27073·52	42816	Passage à la 7ième rue, Newcastle, C.B.	E. & N.	Mise en place à un autre endroit d'un écriteau de passage à niveau; installation d'un poteau indicateur additionnel "sifflez".
26661	42817	1er passage à l'ouest de Glen Robertson, Ont.	C.N.	Chaussée réparée.
3192·5	.....	Passage au chemin Russell, Ramsayville, Ont.	N.Y.C.	Ecriteau de passage à niveau installé.
9437·1240	42891	Rue du Pont, Montréal, P.Q., aux alentours du Pont Victoria	C.N.	Détournement de la rue du Pont et construction d'un souterrain.
27218·62	.....	Passage près de Coxheath, N.-E., au mille 97·61 de la subdv. de Sydney	C.N.	Arbres coupés.
9437·979	42923	Passage rue Anderson, Grenfell, Sask.	C.P.	Agrandissement du circuit avertisseur; installation d'un poteau indicateur "sifflez"—; écriteaux de passages à niveau abaissés; arbres élagués; wagons tenus sur la voie élévatoire à 50 pieds de distance des voies de tramways.
27608·3	.....	Passage à la 115ème avenue Edmonton, Alta.	C.N.	Installation de poteaux indicateurs "sifflez" et broussailles coupées.
26782·151	.....	1er passage au nord de Doucet's Landing, P.Q.	C.N.	Installation de signaux d'approche avertisseurs.
27318·12	42940	Passage Bunker Hill, Waterford, Ont.	L.E. & N.R.	Sonnerie et pendule avertisseur installés.
26782·146	42955	2ème passage à l'est de la station de St-Félicien, P.Q.	C.N.	Arbres abattus.
26724·258	.....	Passage immédiatement à l'ouest de la station de Flamboro, Ont.	C.P.	Arbres abattus.
9437·1213	42975	Passage immédiatement à l'est de la station de Winchester, Ont.,	C.P.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie.
26727·257	.....	Passage au mille 1·5 entre Ellwood et Ottawa ouest, Ont.	C.P.	Arbres abattus.
26727·233	.....	Passage rue King, Ingersoll, Ont.	C.P.	Erection d'écriteaux d'arrêt.

26727·84	43046	Passage à 1·8 mille au nord de la station d'Eady, Ont.	C.P.	Elargissement des approches à 25 pieds.
26842·109	43096	Passage du chemin Town Line à 0·7 mille à l'ouest d'Essex Tank, Ont.	M.C.	Installation de sonneries et de pendules avertisseurs.
6847·67	43104	Passage chemin Town Line, Kingsmill, Ont.	M.C.	Installation de sonneries et de pendules avertisseurs.
26842·38	43106	Deuxième passage à l'est de La Salette, Ont., chemin Council.	M.C.	Installation de sonneries et de pendules avertisseurs.
26842·48	43108	Passage chemin Side, à l'est de la station de Mull, Ont.	M.C.	Installation de sonneries et de pendules avertisseurs.
33229·34	43115	Passage au mille 57·61, subdv. de Centreville, Oromocto, N.-B.	C.N.	Sonnerie et pendule avertisseur installés.
26842·112	43117	Passage du chemin Parker, au mille 15·23, Welland Bridge, Ont.	M.C.	Installation de sonneries et de pendules avertisseurs.
26842·114	43118	Passage chemin de la 7ème concession, au mille 183·04, Fletcher Ont.	M.C.	Installation de sonneries et de pendules avertisseurs.
26842·17	43128	Passage chemin Middle, Aylmer, Ont.	M.C.	Installation de sonneries et de pendules avertisseurs.
26842·107	43129	Passage chemin Smith, Hagersville, Ont.	M.C.	Installation de sonneries et de pendules avertisseurs.
26842·118	43132	Passage à la route de Jackson, chemin de concession, Lythmore, Ont.	M.C.	Installation de sonneries et de pendules avertisseurs.
26842·120	43135	Passage chemin Naylor, Essex, Ont.	M.C.	Installation de sonneries et de pendules avertisseurs.
26842·11	43136	Passage chemin Town Line, Tillsonburg, Ont.	M.C.	Installation de sonneries et de pendules avertisseurs.
26842·110	43137	Passage chemin Wellandport, Montague, Ont.	M.C.	Installation de sonneries et pendules avertisseurs.
26842·113	43139	Passage chemin Town Line, Fletcher, Ont.	M.C.	Pendules avertisseurs ajoutés à la sonnerie déjà installée.
26842·108	43140	Passage chemin Centre, Buxton, Ont.	M.C.	Pendules avertisseurs ajoutés à la sonnerie déjà installée.
26842·119	43141	Passage avenue Erie, Ridgetown, Ont.	M.C.	Pendules avertisseurs ajoutés à la sonnerie déjà installée.
36465·6	43144	Grande Route Edmonton, Fort Saskatchewan Settlement, Alta.	C.N.	Détournement de la route pour éliminer deux passages à niveau.
26842·117	43145	Passage rue Hornby, Springfield, Ont.	M.C.	Pendules avertisseurs ajoutés à la sonnerie déjà installée.
26842·115	43146	Passage chemin Side, Ruscomb, Ont.	M.C.	Pendules avertisseurs ajoutés à la sonnerie déjà installée.
30281·6	43148	Passage de Salisbury Drive, Vancouver, C.B.	C.P.	Wagons tenus à 100 pieds de distance de chaque côté du passage.
26842·116	43150	Passage chemin Town Line, Iona, Ont.	M.C.	Pendules avertisseurs ajoutés à la sonnerie déjà installée.
25475	43151	Passage près de la voie secondaire, Old Yoho, C.B.	C.P.	Installation d'une sonnerie et d'un pendule avertisseur.
4472·7	43175	Passage à la 10ème avenue Vancouver, C.B.	B.D.E.	Maintien de la vitesse à 10 milles à l'heure pour les trains se dirigeant vers le sud.
26727·249	.....	Premier passage à l'est de la station de Monklands, Ont.	C.P.	Reconstruction des approches suivant les règles réglementaires.
9437·1060	43240	Premier passage à l'est de la sattion d'Hammond, C.B.	C.P.	Installation d'une sonnerie électrique pour la voie qui se dirige vers l'est en sus de la sonnerie déjà installée pour la voie se dirigeant vers l'ouest.
26744·59	.....	1er passage à l'est de la station d'Ashville, Man.	C.N.	Abaissement du remblai; mise en place de l'écriteau plus près du chemin.
26711·268	.....	Passage du chemin Marshall, Richmond Hill, Ont.	C.N.	Remblai abaissé, enlèvement des paraneiges.
26807·53	.....	Passage rue Pasqua, Regina, Sask.	C.P.	Installation de signaux d'approche avertisseurs de chaque côté du chemin.
27401·34	.....	Passage au mille 50, à 2·4 milles au sud de la station de St-Basile, N.-B.	C.P.	Enlèvement des broussailles.
26727·262	.....	Premier passage à l'est de la station de Gunne, Ont.	C.P.	Arbres abattus afin d'améliorer la vue.
26727·267	.....	Passage chemin Lansdown, Peterboro, Ont.	C.P.	Arbres abattus.
27652	.....	Passage rue du Pont, à 1 mille à l'est de la station de Richmond, P.Q.	C.N.	Arbres enlevés pour améliorer la vue.
36600·1	43414	A ¾ de mille au nord de la station de Wakefield, P.Q.	C.P.	Détournement du passage.

N° 12.—ETAT faisant voir les passages à niveau où il a été établi une protection ainsi que la nature de cette protection, durant la période de douze mois terminée le 31 décembre 1929—*Suite*

N° du dossier	N° de l'ordonnance	Emplacement du passage à niveau	Chemin de fer	Nature de la protection
4838	43440	Passage à la rue Queen, Blyth, Ont.	C.P.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie déjà installée.
36352·5	43441 & 43665	Passage à Corns Mills, N.-E.	C.N.	Détournement du chemin public; élimination de deux passages à niveau.
35902	43471	Chemin Walker, 1er passage à l'ouest de la Tour Pelton	M.C.	Installation de signaux à lumière-éclair.
26711·317	.....	Passage à la rue Division, Jonction de Guelph, Ont.	C.N.	Arbres élagués sur le terrain de la cité.
26842·70	.....	Passage rue Principale, Waterford, Ont.	M.C.	Détournement du chemin public et construction d'un pont élevé.
27811·49	.....	1er passage au nord de Labuma, Alta.	C.P.	Enlèvement des arbres et des broussailles; installation de signaux d'approche, avertisseurs sur le chemin public.
26727·249	.....	Premier passage à l'est de la station de Monklands, Ont.	C.P.	Poteaux de téléphone enlevés.
27467·85	.....	Passage rue Oxford, Moose Jaw, Sask.	C.N.	Wagons tenus sur la voie de rencontre, à une distance de 300 pieds à l'ouest de la ligne de tramway.
27467·79	.....	Passage au mille 3·8, à 1 mille à l'ouest de Chappell, Sask.	C.N.	Remblais de terre enlevée.
26807·73	.....	1er passage au sud de la station de Weyburn, Sask.	C.P.	Haie écourtée pour améliorer la vue.
34325	.....	Bromptonville, P.Q.	C.N.	Installation d'une barrière automatique (genre Farnsworth).
26744·58	.....	Passage au mille 146 de la subvd. Gladstone, Laurier, Man.	C.N.	Enlèvement des broussailles et des arbres.
27802·18	.....	Passage, rue Burlington, Hamilton, Ont.	T.H. & B.	Les mouvements à être signalés par un employé de l'équipe du train.
26711·300	.....	Edgewater, Ont.	C.N.	Maintien de la vitesse à 6 milles à l'heure.
22334·17	.....	Passage rue Scarth, Regina, Sask.	C.N.	Installation d'un écriteau de passage à niveau.
30213·12	.....	Passage au mille 60·6, subdivision d'Okanogan, C.B.	C.N.	Installation d'un poteau indicateur supplémentaire «sifflez».
26727·239	.....	Passage chemin Florence, Bothwell, Ont.	C.P.	Arbres enlevés.
30213·13	.....	Passage au mille 13·59, subdivision de Patricia Bay, C.B.	C.N.	Broussailles coupées; installation de signaux d'approche.
15156	.....	Passage rue Victoria, station Colborne, Ont.	C.N.	Arbres, broussailles et mauvaises herbes coupés.
31646·19	.....	Passage rue de l'Eglise, station de Vallée Jonction, P.Q.	Q.C.	Les manœuvres d'aiguillage à être signalées au passage.
2218·1	43216	Passage rue Ormond, Thorold, Ont.	C.N.E.	Limitation de la vitesse fixée à 10 milles à l'heure maintenue.
36327·1	43256	Passage à l'avenue Dougal, Windsor, Ont.	E.T.	Installation de barrières.
9437·337	.....	Passage à 2 milles au sud de la station d'Oxford, Ont.	C.P.	Enlèvement des broussailles pour améliorer la vue.
9437·85	43305	Passage nord, rue Norfolk, Simcoe, Ont.	C.N.	Protégé par un gardien de 7.00 a.m. à 1.00 a.m.; et limitation de la vitesse à 10 milles à l'heure pour les heures subséquentes.
26727·260	.....	Deuxième passage au sud de la station de Caledon, Ont.	C.P.	Enlèvement des arbres pour améliorer la vue.
26727·264	.....	Chemin d'Austin, passage à 1¼ mille à l'ouest de Cheltenham	C.P.	Arbres coupés et élagués pour améliorer la vue.
27156·136	.....	2ème passage à l'ouest de Lachine, P.Q.	C.N.	Arbres élagués pour améliorer la vue.
26842·105	43345	Passage de la route provinciale n° 2, Melbourne, Ont.	M.C.	Limitation de la vitesse à 10 milles à l'heure maintenue.

27802·21	43372	Passage à 0·63 mille à l'ouest de la station de Ste-Anne, Ont.	T.H. & B.	Installation de pendules avertisseurs et d'une sonnerie électrique.
27156·113	43453	Passage rue Sud, Cowansville, P.Q.	C.P.	Installation d'une barrière automatique Farnsworth.
30213·16	43524	Passage au mille 1, subdivision de Nechako, Prince George, C.B.	C.N.	Broussailles abattues; approches nivelées; installation d'un poteau indicateur «sifflez».
26744·50	43535	Passage à Emerson, Manitoba	C.N.	Trottoir haussé au même niveau que les approches; installation d'un ponceau à cette fin; le remplissage du trottoir devant se composer de cendres.
9437·1331	43562	Passage rue Schneider, Baden, Ont.	C.N.	Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie déjà installée.
26842·129	43578	Chemin McLaughlin, Attercliffe, Ont.	M.C.	Installation de deux signaux réflecteurs.
26842·123	43579	Passage chemin Centre Line, à 2·80 milles à l'est de Fargo, Ont.	M.C.	Installation de deux signaux réflecteurs.
26842·18	43580	Passage, chemin Lincoln, à 1·73 mille à l'est de Welland, Ont.	M.C.	Installation de deux signaux réflecteurs.
26842·69	43584	Chemin de la cinquième concession, à 2·52 milles à l'ouest de Tilbury, Ont.	M.C.	Installation de deux signaux réflecteurs.
26842·27	43585	Passage chemin Clemens Haugh, Stevensville, Ont.	M.C.	Installation de deux signaux réflecteurs.
26842·128	43586	Passage chemin Trudell Side, Tilbury, Ont.	M.C.	Installation de deux signaux réflecteurs.
26842·132	43587	Chemin de concession à ·88 mille à l'est de Pelton, Ont.	M.C.	Installation de deux signaux réflecteurs.
26842·127	43588	Passage au chemin Frome, à 2·5 milles à l'est de Shedden, Ont.	M.C.	Installation de deux signaux réflecteurs.
26727·267	43397	Passage chemin Lansdowne, Peterboro, Ont.	C.P.	Arbres abattus pour améliorer la ligne de vision.
26842·133	43589	Passage à ·65 mille à l'ouest de la station d'Aylmer, Ont.	M.C.	Installation de deux signaux réflecteurs.
26842·130	43592	Passage à ·29 mille à l'est de la station de Cornell, Ont.	M.C.	Installation de deux signaux réflecteurs.
26842·124	43593	Passage chemin Huffman, Fargo, Ont.	M.C.	Installation de deux signaux réflecteurs.
9437·537	43595	Passage chemin Halden, Woodslee, Ont.	M.C.	Installation de deux signaux réflecteurs.
26842·41	43597	Passage chemin Town Line, Essex, Ont.	M.C.	Installation de deux signaux réflecteurs.
26842·18	43599	Passage au chemin de la 8ème concession, Buxton, Ont.	M.C.	Installation de deux signaux réflecteurs.
26842·131	43600	Passage chemin Town Line, Springfield, Ont.	M.C.	Installation de deux signaux réflecteurs.
26842·126	43601	Passage chemin Darling, Canfield, Ont.	M.C.	Installation de deux signaux réflecteurs.
26842·72	43602	Passage chemin Middletown Line, Brownsville, Ont.	M.C.	Installation de deux signaux réflecteurs.
26842·125	43603	Passage au chemin Drury Side, Charing Cross, Ont.	M.C.	Installation de deux signaux réflecteurs.
26842·33	43606	Passage chemin Hawtree, Hawtree, Ont.	M.C.	Installation de deux signaux réflecteurs.
26765·71	43628	Passage rue Lancaster, Kitchener, Ont.	C.N.	Pendule avertisseur installé.
26711·308	43670	1er passage au nord d'Hespeler, Ont.	C.N.	Pendule avertisseur installé.
27073·54	.....	3ème passage au sud de la station Cabble Hill, B.C.	E. & N.	Installation de poteaux indicateurs additionnels «sifflez».
28300·20	.....	Passage Aikin, au mille 34 subdivision d'Halifax, N.E.	D.A.	Installation d'un poteau indicateur «sifflez»; mise en place à un autre endroit, d'un écriteau de passage; arbres abattus.
26711·331	.....	Passage rue Principale, Georgetown, Ont.	C.N.E.	Planchéiage du passage renouvelé et repavage du trottoir.
26711·332	.....	Passage rue Willow, Acton, Ont.	C.N.E.	Réparations au planchéiage du passage et du trottoir.
26765·79	.....	Passage rue Christina, Sarnia, Ont.	C.N.	Installation de lumières électriques par la municipalité.
26744·61	.....	Passage au mille 2·8 subdv. Erwood, Man.	C.N.	Broussailles abattues; approches reconstruites comme l'exigent les règles réglementaires.
26807·74	.....	1er passage à l'est de la station Dunfernline, Sask.	C.P.	Enlèvement des arbres à l'angle nord-est.
26744·60	.....	Passage au mille 31·6 subd. de Letellier, Man.	C.N.	Ecriteau de passage abaissé pour se conformer aux nouvelles règles réglémentaires.
9437·559	43572	Passage Cataraqui, à 3 milles à l'ouest de Kingston, Ont.	C.N.	Installation d'une sonnerie et d'un pendule avertisseur.
9437·735	43627	1er passage à l'ouest de Burlington, Ont.	C.N.	Installation de deux signaux réflecteurs.

N° 12.—ETAT faisant voir les passages à niveau où il a été établi une protection ainsi que la nature de cette protection, durant la période de douze mois terminée le 31 décembre 1929—*Fin*

N° du dossier	N° de l'ordonnance	Emplacement du passage à niveau	Chemin de fer	Nature de la protection
27401·34	.....	Passage à 2·4 milles au sud de la station St-Basile, N.-B.	C.P.	Arbustes abattus.
27365·22	43765	Passage rue Arlington, Winnipeg, Man.	C.P.	A être protégé par un signaleur lorsque les wagons seront placés sur le pont sur chevalets (trestle).
9437·630	43769	Passage chemin Townline, immédiatement à l'est de Townsend, Ont.	M.C.	Installation de signaux réflecteurs.
9437·1237	43773	Passage immédiatement à l'est de la station de Foster, P.Q.	C.P.	Installation d'une sonnerie et d'un pendule avertisseur.
9437·482	43780	Passage au chemin Moote, à 1·39 mille à l'ouest d'Attercliffe, Ont.	M.C.	Installation de signaux réflecteurs.
9437·130	43784	Passage rue St-Thomas, Essex, Ont.	M.C.	Installation de signaux réflecteurs.
26711·349	43858	Passage à 1 mille à l'ouest de Neebing, Ont.	C.N.	Arbres élagués.
36304	43899	Passage avenue Primrose, Hamilton, Ont.	T.H. & B.	Installation d'un pendule avertisseur à 3 voyants, d'une sonnerie automatique; érection d'écriteaux d'arrêt.
28230·4	43901	Passage avenue Cumberland, Hamilton, Ont.	T.H. & B.	Installation d'un pendule avertisseur à 3 voyants, d'une sonnerie automatique; érection d'écriteaux d'arrêt.
27802·15	43902	Passage rue King, Hamilton, Ont.	T.H. & B.	Installation de deux pendules avertisseurs à 3 voyants, d'une sonnerie automatique; érection d'écriteaux d'arrêt.
22032·1	43903	Passage à la rue Principale et à l'avenue Gage, Hamilton, Ont.	T.H. & B.	Installation de 3 pendules avertisseurs, à 3 voyants, de 3 sonneries automatiques; érection de 3 écriteaux d'arrêt.
30873	43905	Avenue des Erables, Hamilton, Ont.	T.H. & B.	Installation d'un pendule avertisseur à 3 voyants, d'une sonnerie automatique; érection d'écriteaux d'arrêt.
27066·11	43910	Passage rue Cannon, Hamilton, Ont.	T.H. & B.	Installation de deux pendules avertisseurs à 3 voyants; d'une sonnerie automatique; érection d'écriteaux d'arrêt.
18946	43921	Rue Barton, Hamilton, Ont.	T.H. & B.	Installation de deux pendules avertisseurs, de sonneries automatiques; érection d'écriteaux d'arrêt.
9437·594	43928	Passage, rue Stanley, St-Thomas, Ont.	M.C.	Installation de deux signaux réflecteurs.
9437·593	43931	Passage, rue de l'Eglise, St-Thomas, Ont.	M.C.	Installation de signaux réflecteurs.
9437·597	43930	Passage rue Metcalfe, St-Thomas, Ont.	M.C.	Installation de signaux réflecteurs.
9437·595	43940	Passage à la rue William, St-Thomas, Ont.	M.C.	Installation de signaux réflecteurs.
26765·72	43946	Passage rue Queen, Kitchener, Ont.	C.N.	Installation d'un pendule avertisseur.
26727·174	43948	Avenue Dougal, Canton de Sandwich ouest, Ont.	C.P.	Pendule avertisseur et sonnerie automatique installés.
36600	43992	Chemin du Rang St-Edouard, Rang St-Edouard, P.Q.	C.P.	Passage établi à un autre endroit.
9437·570	44014	Passage immédiatement à l'ouest de la station de Wales, Ont.	C.N.	Installation d'un pendule avertisseur.

30424·17	44074	Passage chemin de la 4ème concession, Yarmouth, station de White, Ont.	L. & P.S.	Limite de vitesse fixée à 10 milles à l'heure maintenue en vigueur.
9437·1193	44111	Passage au chemin Sauble, station de Shallow Lake, Ont.	C.N.	Enlèvement d'obstacles à la vue.
3701·62	44116	Chemin Ritson, à l'extrémité est de la cour, Oshawa, Ont.	C.P.	Installation d'une sonnerie automatique et d'un pendule avertisseur.
19780	43983	Passage à la 24ème rue, Saskatoon, Sask.	C.N.	A être protégé par un gardien le jour et la nuit.
26711·334	.....	A la neuvième ligne, canton de Puslinch et Eramosa, Ont.	C.N.E.	Arbres élagués.
26711·325	.....	Passage Town Line, Canton de Chinguacousy et Norval.	C.N.E.	Arbres élagués.
26711·330	.....	Au mille 35–53, Canton d'Esquesing, Ont.	C.N.E.	Arbres abattus.
26711·327	.....	Town Line, Cantons de Toronto et de Chinguacousy, Ont.	C.N.E.	Déblaiement des broussailles et des arbres.
30821·6	.....	Passage à la cinquième Ligne, Canton de Nassagaweya, Ont.	C.N.E.	Broussailles coupées.
26711·258	.....	Passage au mille 24·42, Norval Shelter, Ont.	C.N.E.	Régalage des approches.
26711·343	.....	Town Line, mille 46·43, Puslinch & Guelph, Ont.	C.N.E.	Broussailles abattues.
26711·342	.....	Passage à l'écriteau d'arrêt 38, mille 12·95, Canton de Toronto, Ont.	C.N.E.	Arbres et arbustes élagués.
26711·333	.....	Passage, rue Dixie, au mille 8·46, Canton de Toronto, Ont.	C.N.E.	Arbres élagués.
27467·88	.....	1er passage à l'est de la station d'Annerley, Sask.	C.N.	Limite de vitesse fixée à 10 milles à l'heure maintenue en vigueur.
26711·344	.....	1er passage à l'ouest de Limehouse, Ont.	C.N.E.	Arbres, arbustes et broussailles enlevés.
33229·54	.....	Passage au mille 155·1 de la subdv. de Bathurst, Nash Creek, N.-B.	C.N.	Planchéiage du passage refait.
26711·226	.....	Passage à l'écriteau d'arrêt 50, station de Churchville, Ont.	C.N.	Arbres abattus et élagués.
26711·338	.....	Rue Bloor & ave. Kipling, Canton d'Etobicoke, Ont.	C.N.E.	Arbres élagués.
19169	43898	Passage chemin Dunsmore, Hamilton, Ont.	T.H. & B.	Installation d'un pendule avertisseur à 3 voyants et d'une sonnerie automatique.
9437·1107	43923	Passage au mille 80, subdv. de Havelock, Foxboro, Ont.	C.P.	Installation d'une sonnerie et d'un pendule avertisseur.
28300·18	43828	Immédiatement à l'ouest des limites de la cour, Kentville, N.-E.	D.A.	Enlèvement des arbres et abaissement du remblai.
26711·294	.....	Passage à 1 mille au nord de Simcoe, Ont.	C.N.	Arbres élagués et abattus.
26711·339.	.....	Chemin Mill, canton de Toronto, Sommerville, Ont.	C.N.E.	Arbres abattus.
24316	44091	Rue Golf, North Bay, Ont.	C.P.	Protégé par un gardien jour et nuit du 1er mai au 31 octobre.

N° 13.—ETAT indiquant le nombre des passages à niveau où il a été établi une protection ainsi que la nature de cette protection, par province, durant la période de douze mois terminée le 31 décembre 1929.

—	Ile du Prince-Edouard	Nouvelle-Ecosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Total
Enlèvement des obstacles à la vue (arbres, édifices, etc.)	.....	3	2	6	34	4	5	6	2	62
Limite de vitesse maintenue	.....	.....	.....	.....	12	.....	2	.....	4	18
Clôture de bois remplacée par une clôture métallique	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Manœuvres d'aiguillage signalées	.....	.....	.....	2	5	.....	1	.....	1	9
Service de gardien de jour et de nuit	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	.....	2
Erection d'écriteaux d'arrêt	.....	.....	.....	.....	11	.....	.....	.....	.....	11
Paraneige enlevé	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Installation d'un écriteau de passage à niveau	.....	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	2
Installation de poteaux indicateurs additionnels «sifflez»	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	3	5
Détournement	.....	1	.....	3	1	.....	.....	1	.....	6
Installation de poteaux indicateurs portant l'inscription: «sifflez»	.....	1	.....	.....	.....	.....	1	1	1	4
Fermeture de grande route	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
Maintien des wagons à distance requise	.....	.....	.....	.....	1	.....	2	.....	1	4
Poteau indicateur «sifflez» replacé à un autre endroit	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Sonnerie automatique et pendule avertisseur installés.	.....	.....	2	2	29	.....	.....	.....	2	35
Sonnerie automatique double et pendule avertisseur installés	.....	.....	.....	1	18	.....	.....	.....	.....	19
Pendule avertisseur ajouté à la sonnerie déjà installée	.....	.....	.....	3	24	.....	.....	.....	.....	27
Erection de signaux d'approche avertisseurs	.....	.....	.....	1	2	.....	1	1	1	6
Installation de signaux réflecteurs	.....	.....	.....	.....	46	.....	.....	.....	.....	46
Clôture de l'emprise réparée	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	.....	2
Ponceau installé	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
Construction de passage surélevés	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Construction de passages souterrains	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
Régalage des approches	.....	.....	.....	.....	8	1	.....	1	.....	10
Planchéiage du passage et pavage du trottoir réparés	.....	.....	1	.....	2	.....	.....	.....	.....	3
Coup de sifflet à être donné une seconde fois entre le poteau indicateur «sifflez» et le passage à niveau	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Service partiel de gardien	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	.....	4
Installation de barrières	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	2
Barrières automatiques installées	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	2
Mise en place à un autre endroit d'un écriteau de passage à niveau	.....	.....	.....	1	1	1	.....	.....	1	4
Installation de lumières électriques	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Trottoir élevé au niveau	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
Agrandissement du circuit de la sonnerie automatique	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	2
Ecriteau de passage à niveau abaissé	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	1
Reconstruction de clôtures latérales	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Mouvements des trains-voyageurs signalés	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Chaussée réparée	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	1
Passage à être protégé par un signaleur quand les wagons seront placés sur le pont sur chevalets (trestle)	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1
Passage établi à un autre endroit	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1
Mise en place à un autre endroit d'un écriteau d'approche avertisseur	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
	.....	6	5	24	214	10	16	10	17	302

N° 14.—ETAT indiquant le nombre des personnes tuées ou blessées aux passages publics à niveau, pour chaque année se terminant le 31 décembre 1925, 1926, 1927, 1928 et 1929.

Année	Barrières		Sonnerie		Gardien		Sans protection		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
1925	1	14	9	50	1	7	65	318	76	389
1926	7	20	21	65	1	9	100	276	129	370
1927	4	13	16	45	.....	21	79	346	99	425
1928	1	6	22	35	6	9	144	425	173	475
1929	4	16	22	66	.....	16	114	397	140	495
	17	69	90	261	8	62	502	1,762	617	2,154

N° 15.—ETAT indiquant le nombre et la nature des accidents survenus aux passages à niveau pour chaque année se terminant le 31 décembre 1925, 1926, 1927, 1928 et 1929.

—	Barrière						Sonnerie						Gardien						Sans protection						Total					
	1925	1926	1927	1928	1929	Total	1925	1926	1927	1928	1929	Total	1925	1926	1927	1928	1929	Total	1925	1926	1927	1928	1929	Total	1925	1926	1927	1928	1929	Total
Automobiles	7	10	3	3	7	30	32	39	34	31	47	183	3	5	8	9	8	33	168	181	218	255	277	1,099	210	235	263	298	339	1,345
Chevaux et voitures	....	1	....	....	....	1	3	7	2	7	3	22	1	....	....	....	....	1	24	21	22	28	20	115	28	29	24	35	23	139
Piétons	4	9	12	5	5	35	....	5	4	3	9	21	3	3	1	3	....	10	12	22	10	11	14	69	19	39	27	22	28	135
	11	20	15	8	12	66	35	51	40	41	59	226	7	8	9	12	8	44	204	224	250	294	311	1,283	257	303	314	355	390	1,619

Le chiffre total de 1,619 accidents comprend 617 personnes tuées et 2,154 personnes blessées, comme l'indique l'état précédent.

N° 16.—ETAT indiquant le nombre, par province, des contrevenants tués ou blessés, sur chaque chemin de fer pour l'année se terminant le 31 décembre 1929.

—	Nouvelle-Ecosse		Nouveau-Brunswick		Québec		Ontario		Manitoba		Saskatchewan		Alberta		Colombie Britannique		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Canadien National	8	8	1	6	13	18	28	17	5	4	6	1	4	6	1	.....	66	60
Canadien du Pacifique	.....	.....	.....	2	4	4	22	24	12	9	7	10	8	10	10	11	63	70
Michigan Central	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	1
Kettle Valley	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1
Algoma Central & Hudson Bay	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....
Grand River	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....
Northern Alberta Railway	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	.....
London & Port Stanley	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Great Northern	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	1	2	1
Lake Erie & Northern	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
Essex Terminal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Père Marquette	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....
Midland Railway of Manitoba	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
Quebec Railway, Light & Power Co.	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
	8	8	1	8	18	22	59	44	17	14	13	11	13	16	13	13	142	136

N° 17.—ETAT indiquant le nombre des personnes tuées ou blessées sur les divers chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission, pour les années terminées le 31 décembre 1920, 1921, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928 et 1929.

Année	Voyageurs		Employés		Autres		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
1920	17	379	80	1,570	157	381	254	2,330
1921	4	240	91	1,344	148	344	243	1,928
1922	5	376	83	2,084	155	396	243	2,856
1923	15	558	122	2,542	158	497	295	3,597
1924	17	385	107	2,398	194	471	318	3,254
1925	6	354	76	2,008	190	593	272	2,955
1926	13	329	132	1,727	284	564	429	2,620
1927	13	382	101	2,051	239	658	353	3,091
1928	18	301	109	2,171	318	721	445	3,193
1929	16	349	105	1,891	305	714	426	2,954
	124	3,653	1,006	19,786	2,148	5,339	3,278	28,778

N° 18.—ETAT indiquant le nombre des personnes tuées ou blessées au cours des accidents les plus remarquables arrivés sur les divers chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission, pour les années terminées les 31 décembre 1925, 1926, 1927, 1928 et 1929.

—	1925		1926		1927		1928		1929		Total	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	10	150	10	149	15	118	12	151	11	92	58	660
Tamp. par l'avant	6	71	15	14	12	129	5	64	17	61	55	339
Tamp. par l'arrière	3	36	6	40	4	21	3	46	2	23	18	166
Tamp. dans un parc	.....	31	4	57	.....	49	3	59	3	69	10	265
Tamp. avec wagons, aiguille ouverte	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	16	.....	18
Tamp. avec wag. immobiles sur la voie princ.	.....	5	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	7
Tamponn. à des traversées	.....	1	.....	1	.....	19	.....	.....	.....	1	.....	22
Passage à niveau protégé	11	71	29	94	20	79	29	50	26	98	115	392
Passages à niveau sans protection	65	318	100	276	79	346	144	425	114	397	502	1,762
En ajustant les attelages, en attelant les wag. etc	5	94	8	82	5	93	6	108	5	105	29	482
Piétons sur la voie ferrée.	97	132	123	113	121	131	127	139	142	136	610	651
Wagonnets, vélo-moteurs frappés par train	9	24	20	30	13	37	13	36	5	18	60	145
Frappés par l'aiguille, etc	2	24	.....	25	2	27	.....	25	1	21	5	122
Ecrasés entre des wagons et des bâtiments	1	13	1	9	2	10	1	21	1	20	6	73
Tombés en bas d'un tr. de voyageurs	2	15	4	7	3	22	7	6	4	16	20	66
Tombés du toit d'un wag	3	41	1	35	4	52	5	45	2	47	15	220
Tombés entre deux wag.	3	8	5	10	4	13	.....	13	6	5	18	49
Descendus du train en mouvement	1	98	8	81	6	110	7	136	10	81	32	506
Ayant voulu monter dans un train en marche	2	88	6	78	4	64	2	90	1	72	15	392
Renfersés par la locomotive ou des wagons	21	75	26	63	23	82	22	84	20	62	112	366
Explosion de la chaudière de la locomotive	.....	4	.....	3	1	13	3	5	.....	1	4	24
	241	1,299	366	1,167	318	1,419	389	1,501	370	1,341	1,684	6,727

N° 19. — ETAT indiquant le nombre de wagons inspectés et la nature des défectuosités pour l'année se terminant le 31 décembre 1929.

—	Wagons inspectés	Wagons défectueux	Pourcentage des défectuosités	Grand total des défectuosités	Attelages et accessoires	Pourcentage des défectuosités	Mécanisme de dételage	Pourcentage des défectuosités	Poignées	Pourcentage des défectuosités
Canadien du Pacifique	27,478	1,680	6·11	1,965	10	0·50	163	8·29	62	3·15
Canadien National	39,255	2,303	5·86	2,653	33	1·24	257	9·68	138	5·20
Northern Alberta	322	22	6·83	22	.....	.....	2	9·09	1	4·54
Kettle Valley	190	10	5·26	10	.....	.....	1	10·00	.....	.....
Toronto, Hamilton & Buffalo	710	23	3·23	24	.....	.....	1	4·16	2	8·33
Great Northern	150	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Esquimalt & Nanaïmo	245	52	21·22	85	.....	.....	7	8·23	46	54·11
British Columbia Electric	815	33	4·04	36	.....	.....	2	5·55	1	2·77
White Pass & Yukon	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	69,265	4,123	5·95	4,795	43	0·89	433	9·03	250	5·21

—	Freins pneumatiques	Pourcentage des défectuosités	Echelles	Pourcentage des défectuosités	Appuis de marchepieds	Pourcentage des défectuosités	Hauteur des attelages	Pourcentage des défectuosités	Divers	Pourcentage des défectuosités
Canadien du Pacifique	801	40·76	35	1·78	155	7·88	586	29·82	153	7·78
Canadien National	1,014	8·22	43	1·62	274	10·32	569	21·44	325	12·25
Northern Alberta	10	45·45	.....	.....	.....	.....	8	36·36	1	4·54
Kettle Valley	5	50·00	.....	.....	.....	.....	4	40·00	.....	.....
Toronto, Hamilton & Buffalo	6	25·00	.....	.....	13	54·16	.....	.....	2	8·33
Great Northern	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Esquimalt & Nanaïmo	8	9·41	1	1·17	10	11·76	.....	.....	13	15·29
British Columbia Electric	17	47·22	1	2·77	1	2·77	12	33·33	2	5·55
White Pass & Yukon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	1,861	38·81	80	1·66	453	9·44	1,179	24·58	496	10·34

N° 20.—ETAT indiquant les parties défectueuses sur les wagons à marchandises, signalées par les inspecteurs pour l'année se terminant le 31 décembre 1929.

ATTELAGES ET PIÈCES

Attelage, corps brisé	2
Griffe manquante	2
Cheville d'attelage brisée	8
Cheville d'attelage manquante	5
Plaque de fermeture brisée	15
Plaque de fermeture pliée	4
Plaque de fermeture, mauvais fonctionnement	5
Plaque de fermeture manquante	2
Total	43

MÉCANISME DE DÉTELAGE

Levier de dételage brisé	17
Levier de dételage défectueux	74
Levier de dételage plié	93
Levier de dételage, fausse position	48
Levier de dételage manquant	10
Chaîne de dételage brisée	148
Chaîne de dételage trop courte	2
Chaîne de dételage coquée	8
Chaîne de dételage manquante	20
Barre brisée	6
Barre pliée	1
Barre lâche	1
Barre, fausse position	3
Barre manquante	2
Total	433

MAINS COURANTES

Poignée brisée	13
Poignée pliée	170
Poignée lâche	59
Poignée, fausse position	3
Poignée manquante	5
Total	250

HAUTEURS DES ATTELAGES

Attelage trop élevé	1
Attelage trop bas	7
Etrier de fixation de la courbe relâché	1,171
Total	1,179

FREINS PNEUMATIQUES

Réservoir défectueux	1
Cylindre défectueux	9
Cylindre relâché	2
Cylindre à triple valve resté sans nettoyage, 12 mois	520
Cylindre à triple valve ne portant pas la date du nettoyage	4
Robinet d'isolement défectueux	31
Tige de dégagement brisée	23
Tige de dégagement manquante	43
Robinet d'accouplement défectueux	33
Robinet d'accouplement manquant	6
Conduite principale brisée	6
Conduite principale relâchée	74
Conduite principale, collier manquant	5
Conduite de jonction défectueuse	1
Boyau défectueux	1
Boyau manquant	6
Garniture de boyau manquant	1
Clapet de retenue défectueux	68
Clapet de retenue manquant	6
Conduite de retenue défectueuse	49
Conduite de retenue manquante	3
Timonerie du frein défectueuse	402
Frein rompu	567
Total	1,861

ECHELLES

Echelon brisé	7
Echelon plié	58
Echelon relâché	13
Echelle déclouée	2
Total	80

MARCHEPIEDS

Marchepied brisé	2
Marchepied plié	425
Marchepied relâché décloué	21
Marchepied mal posé	4
Marchepied manquant	1
Total	453
DIVERS—Total	496
Grand total	4,795

N° 21A. — ETAT des défectuosités sur les wagons à marchandises indiquées séparément pour les années terminées les 31 décembre 1925, 1926, 1927, 1928 et 1929.

	1925	1926	1927	1928	1929	Total
Attelages et parties	76	86	95	46	43	346
Mécanisme et dételage	638	655	532	440	433	2,758
Poignées	312	348	251	233	250	1,394
Freins à air	2,381	2,334	1,783	1,515	1,861	9,874
Echelles	188	178	136	92	80	674
Marchepieds	568	779	653	525	453	2,978
Hauteur des attelages	29	37	939	1,032	1,179	3,216
Divers	935	670	577	430	496	3,108
	5,187	5,087	4,966	4,313	4,795	24,348

N° 21B. — ETAT indiquant le nombre de wagons inspectés et des wagons défectueux indiqués séparément pour les années terminées les 31 décembre 1925, 1926, 1927, 1928 et 1929.

	1925	1926	1927	1928	1929	Total
Wagons inspectés	120,705	104,921	90,561	75,989	69,265	461,441
Wagons défectueux	4,730	4,641	4,547	3,822	4,123	21,683
Pourcentage des wagons défectueux	3·91	4·42	5·02	5·02	5·95	4·73

N° 22.—ETAT indiquant le nombre des locomotives inspectées sur les divers chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission, et les défectuosités constatées, pour l'année terminée le 31 décembre 1929.

—	C.N.R.	C.P.R.	E. & N.	G.N.R.	E.T.R.	N.A.R.	A.E.R.	Q.M. & S.	N.Y.C.	A.C.R.	K.V.R.	M.C.R.	Q.C.R.	C.R. & C.
1. Air, compresseurs à	1													
2. Carneaux	1													
3. Cendriers ou mécanisme de		1												
4. Robinets de purge	6	5												
5. Chaudière, clapets de tirage	1													
6. Chaudière, coque de	1	1												
7. Freins, mécanisme de	10	4				1								
8. Abris, ou fenêtres d'	26	3												
9. Abris, tablier ou pont d'	1													
10. Abris, planches d'	1													
11. Attelage ou dételage, mécanisme d'	24	4												
12. Boulons de la voûte du foyer	1													
13. Dômes ou capuc. de dômes	1													
14. Appareils de traction	1	1												
15. Appareil d'attelage	2	2												
16. Foyer, tôles de	2	1												
17. Locomotive, tirants arrière du châssis		1												
18. Manomètres d'air ou mécanisme de	1													
19. Manomètres à vapeur ou mécanisme de	2	3												
20. Jauges, robinets de														
21. Poignées	18	13			1							3		
22. Inspection ou examen n'ayant pas été fait tel que requis	2													
23. Latéral, mouvement	2	1												
24. Fanaux, d'abris ou classes	1													
25. Collerettes de trou de visite		1				1								
26. Ecrous de serrage	1													
27. Chasse-pierres ou poulies de	6													
28. Chevilles ou clous à grosse tête		2												
29. Bielles, princ. ou latér., touril. de maniv. ou clavettes		1												
30. Ressorts ou équipement de ressorts	1	4												
31. Boyau à petit jet	3													
32. Entretoises	4													
33. Entretoises brisées	1													
34. Tubes de prise de vapeur	1	1												
35. Marchepieds	15	6										2		
36. Réservoirs ou soupapes de réservoirs	5	2									1			

N° 22.—ETAT indiquant le nombre des locomotives inspectées sur les divers chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission, et les défectuosités constatées, pour l'année terminée le 31 décembre 1929—*Fin*

—	C.N.R.	C.P.R.	E. & N.	G.N.R.	E.T.R.	N.A.R.	A.E.R.	Q.M. & S.	N.Y.C.	A.C.R.	K.V.R.	M.C.R.	Q.C.R.	C.T. & C.
37. Regards de chaudière	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
38. Régulateur et accessoires	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
39. Bogies, moteurs ou remorques	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
40. Tampons de purge	4	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
41. Tubes de chauffe, etc	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
41. Indicateurs, accessoires et protecteurs	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
43. Roues	12	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....
44. Divers, appareils pour les signaux, plaq. pour numéro, freins (à main)	13	4	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
45. Appareils de protection contre les incendies	90	39	3	.....	1	6	.....	.....	.....	.....	4	1	.....	.....
	271	124	3	.....	2	9	.....	.....	.....	.....	6	6	.....	.....
Locomotives inspectées	6,597	4,977	63	23	7	101	25	26	21	105	70	94	180	4
Locomotives défectueuses	239	109	3	.....	1	9	.....	.....	.....	.....	4	2	.....	.....
Pourcentage des locomotives inspectées qui ont été trouvées défectueuses	4	2	5	.....	14	9	.....	.....	.....	.....	6	2	.....	.....

—	D.A.R.	P.M.R.	Wabash	T.H. & B.	W.P. & Y.	Tem.	V.H. C.T.R.	Me. C.R.	A.Q. & W.	M.C. & R.	N.B. & C.R.	N.C.R.	Q.C.R.	Total
1. Air, compresseurs à	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
2. Carneaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
3. Cendriers ou mécanisme de	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
4. Robinet de nettoyage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11
5. Chaudière, clapets de tirage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
6. Chaudière, coque de	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
7. Freins, mécanisme de	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15
é. Abris ou fenêtre d'abris	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29
9. Abris, tabliers ou ponts d'	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
10. Abris, planches	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
11. Attelage, ou dételage, mécanisme de	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29
12. Boulons de la voûte du foyer	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
13. Dômes ou capuchons de dômes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1

14. Appareils de traction														2
15. Appareils d'attelage														4
16. Foyer, tôles de														3
17. Locomotive, tirants arrière du châssis														1
18. Manomètres d'air ou mécanisme de														1
19. Manomètres à vapeur ou mécanisme														5
20. Jauges, robinets de					1									1
21. Poignées														35
22. Inspection ou examen n'ayant pas été fait tel que requis														2
23. Latéral, mouvement														3
24. Fanaux d'abris ou classification des														1
25. Collerettes de trou de visite														2
26. Ecrous de serrage														1
27. Chasse-pierres ou poutres de														6
28. Chevilles ou clous à grosse tête														2
29. Bielles, princ. ou latér., touril. de manivelles ou clavettes														1
30. Ressorts, ou équipement de ressorts														5
31. Boyau à petit jet														3
32. Entretoises														4
33. Entretoises brisées														1
34. Vapeur, tuyaux de														2
35. Marchepieds														23
36. Réservoirs ou valves de réservoirs														8
37. Regards de chaudière														1
38. Régulateur et accessoires														2
39. Bogies, moteurs ou remorques														1
40. Tampons de purge														5
41. Tubes à eau ou tubes-foyer														2
42. Indicateurs, accessoires et protecteurs														6
43. Roues					8									42
44. Divers, appareils pour les signaux, plaq. pour numéro ,freins (à main)							1							19
45. Appareils de protection contre les incendies	1				8			2						155
	1				18		1	2						443
Locomotives inspectées														
Locomotives défectueuses	77	32	26	23	37	7	7	2	1	3	2	6	17	12,533
Pourcentage des locomotives inspectées	1				9		1	2						380
qui ont été trouvées défectueuses	1				24			100						3

ANNEXE "D"

RAPPORT DE L'INSPECTEUR EN CHEF DE LA DIVISION DES INCENDIES DE LA COMMISSION, CLYDE LEAVITT, POUR L'ANNÉE SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE 1929.

La saison des feux de 1929 a été la pire qu'aient subie les provinces des Prairies depuis quarante ans, surtout le sud de la Colombie-Britannique, l'Ouest d'Ontario et la Nouvelle-Ecosse. Dans les autres parties de l'Est du Canada, bien que certaines régions aient eu à craindre les périodes de dangers d'incendies, les conditions n'ont pas été aussi sévères, et les services de l'inspection préventive des incendies, avec un personnel plus nombreux et mieux outillé, ont été en mesure d'enrayer le mal au grand crédit de ces derniers.

Les longues périodes d'extrême sécheresse ainsi que les forts vents de l'Ouest ont été la cause qu'il y a eu plus de feux en 1929 qu'au cours des années précédentes pour ce qui est des feux attribués aux chemins de fer. Toutefois, en tenant compte de ces conditions, nous devons à juste titre donner crédit aux chemins de fer pour ce qu'ils ont accompli. Les compagnies de chemins de fer auxquelles on attribue ces feux ne furent responsables que pour un très faible pourcentage de la superficie incendiée de même que pour les dommages qui y furent causés dans le territoire boisé de tout le Dominion.

ORGANISATION

Au cours de la saison de 1929, la patrouille de la division des incendies de la Commission s'est composée de 180 agents qui ont donné tout ou une partie de leur temps au service de ce département, coopérant avec les diverses organisations de protection forestière tant du domaine fédéral que provincial aux termes des arrangements intervenus en 1912. Ces hommes engagés à cette fin ont rempli les fonctions d'inspecteurs régionaux sous la division des incendies de la Commission et se sont tenus constamment et étroitement en contact avec les officiers locaux et employés de chemins de fer, tout en coopérant avec ces derniers pour prévenir et contrôler les incendies le long des voies ferrées. Ces officiers ont été assignés comme suit:—

Service de protection forestière de la Nouvelle-Ecosse	9
Service de protection forestière du Nouveau-Brunswick	4
Service de protection forestière de la province de Québec	26
Service de protection forestière de la province d'Ontario	58
Bureau du Commissaire des incendies, Saskatchewan	2
Bureau du Directeur des incendies et des gardes-pêche, Alberta	2
Division des Parcs du Dominion	6
Service de protection forestière du Dominion	16
Service de protection forestière de la province de la Colombie-Britannique	57

SURVEILLANCE DES FEUX DE CHEMINS DE FER

Des 40,414 milles de voie ferrée au Canada tombant sous la juridiction de la Commission, 13,852 milles, ou 34.27 p. 100, traversent un territoire boisé. Des membres choisis parmi les équipes de cantonniers sont chargés de la surveillance de 6,065 milles; des surveillants spéciaux munis de vélocipèdes et d'autres surveillants spéciaux avec des draisiennes automobiles sont chargés de la surveillance de 275 et de 1,513 milles respectivement; on a fait la surveillance de 91 milles à pied et on a exercé une surveillance sur 34 milles en canot-automobile. Le nombre total de milles confiés à la surveillance des chemins de fer est de 7,978. Cela signifie que la surveillance des incendies est exercée par 920 membres choisis des équipes de cantonniers, 25 surveillants munis de vélocipèdes,

63 surveillants avec des draisiennes automobiles, 2 surveillants à pied et 2 surveillants munis de canots-automobiles, soit un total de 1,012 surveillants spéciaux. Sur les 5,873 milles de territoire boisé où les dangers d'incendies sont minimes, les compagnies de chemins de fer ne sont pas tenues d'exercer une surveillance spéciale, les cantonniers et autres employés réguliers devant s'occuper de ce travail comme partie de leurs devoirs ordinaires.

STATISTIQUES SUR LES INCENDIES

On rapporte que les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission ont été la cause de 820 incendies qui ont éclaté en territoire boisé. Ces incendies ont détruit une étendue de 29,667 acres et ont causé à la forêt et autre propriété une perte de $40,958. De cette étendue, 5,634 acres étaient couvertes de jeunes peuplements, 1,686 acres de bois marchand et 765 acres couvertes de débris ou d'arsin et non en végétation, et 21,582 acres de territoire non boisé. Ainsi l'étendue forestière incendiée était de 8,085 acres ou 27.25 p. 100 du total. Le dommage causé aux jeunes forêts et au bois marchand est de $23,906 ou 58.37 p. 100 de la perte; des produits comprenant des poteaux, des traverses et du bois de chauffage évalués à $9,610 ou 23.46 p. 100 et des propriétés améliorées représentant une valeur de $7,442 ou 18.17 p. 100 de la perte totale, furent également détruits.

Des 820 incendies dont l'origine est attribuée aux chemins de fer, 37 p. 100 ne furent que des commencements d'incendie, 51 p. 100 couvrirent des étendues variant de un quart d'acre à dix acres chacune, et 12 p. 100 couvrirent des étendues atteignant dix acres chacune.

Le tableau suivant contient des statistiques détaillées pour chaque chemin de fer; un autre tableau suit indiquant la répartition des incendies imputables aux chemins de fer entre les locomotives et les employés. Les premiers comprennent les incendies causés par les cheminées et les cendriers de locomotives ou par d'autres chaudières locomobiles. Les incendies causés par les employés proviennent surtout de ce que les cantonniers font brûler l'herbe desséchée ou les vieilles traverses. Les incendies sur les voies ferrées en construction proviennent surtout des étincelles d'herbe desséchée, d'explosions minières et du manque de précaution des employés qui sont responsables pour la majeure partie de l'étendue incendiée.

Il est à noter que les incendies imputables aux locomotives comprennent 71.95 p. 100 du nombre total d'incendies causés par les chemins de fer, que ces incendies ont dévasté 28.66 p. 100 de la superficie totale, occasionnant 57.95 p. 100 de la perte totale causée à la forêt et autre propriété détruites par les incendies de chemins de fer. Les incendies causés par les employés représentent 26.59 p. 100 du nombre, 11.58 p. 100 de la superficie et 8.79 p. 100 de la perte monétaire. Les incendies sur les voies ferrées en construction dans la Colombie-Britannique et la Saskatchewan représentent 1.46 p. 100 du nombre, 59.76 p. 100 de la superficie et 33.26 p. 100 de la perte monétaire, imputables aux chemins de fer.

Les incendies de chemins de fer, à l'est de Fort-William, Port-Arthur et Armstrong représentent 31.34 p. 100 du total, et ces incendies ont dévasté 12.24 p. 100 de la superficie et causé 11.18 p. 100 des dommages imputables aux incendies de chemins de fer.

Les incendies de chemins de fer dans la Saskatchewan et la Colombie-Britannique représentent 44.51 p. 100 du nombre, et ces incendies ont dévasté 81.47 p. 100 de la superficie et causé 81.07 p. 100 des dommages imputables aux incendies de chemins de fer par tout le Dominion.

En outre de ce qui précède, on rapporte qu'il s'est produit 239 incendies qui ont détruit les traverses installées mais qui ne se sont pas propagés ni causé d'autres dommages.

Cent quatre-vingts incendies, allumés en deçà de 300 pieds de la voie dans les régions boisées, sont imputables à des causes connues étrangères aux chemins de fer. De ces incendies, 107 sont imputables aux campeurs et aux voyageurs, 42 aux colons et 31 à d'autres causes connues. Soixante-un de ces incendies ne furent que des commencements d'incendie, 93 ont couvert des étendues allant de un quart d'acre à 10 acres et 26 des étendues d'au delà de dix acres chacune. Ces incendies ont détruit 1,053 acres de jeunes peuplements, 92 acres de bois marchand, 229 acres couvertes de débris ou d'arsin et non en végétation, et 1,376 acres de territoire non boisé, causant un dommage total à la forêt et autre propriété pour une valeur d'environ $10,037.

Les incendies d'origine inconnue en deçà de 300 pieds de la voie se chiffrent à 59; ils ont dévasté au delà de 842 acres causant un dommage de $693 à la forêt et autre propriété. Les dommages causés à la forêt représentent la somme de $168.

Ainsi, tous les incendies que l'on rapporte avoir pris naissance en deçà de 300 pieds de la voie ferrée dans le territoire boisé, provenant de toutes causes, se chiffrent à 1,059, la superficie boisée et non boisée étant de 33,259 acres et les dommages d'environ $51,688.

COUPE-FEUX

Pour répondre aux besoins, on a établi ou entretenu 5,916 milles de coupe-feux le long des terres non cultivées (pâturages clos et terres vierges), dans les parties non boisées des provinces des Prairies.

En plus, un nombre considérable de milles de coupe-feux le long des terres en culture a été établi ou entretenu par les propriétaires ou locataires de ces terres, de leur propre initiative, lesquels ont été rémunérés par les chemins de fer en argent ou en vieilles traverses conformément aux règlements de la Commission.

PARE-FEUX DES LOCOMOTIVES

Au cours de la saison de 1929, les officiers du Service préventif des incendies ont fait l'inspection de 4,435 pare-feux sur 2,158 locomotives circulant dans les régions forestières. Sur ce nombre les appareils de sûreté de 122 locomotives, soit 2.75 p. 100, ont été trouvés défectueux.

Des 2,158 locomotives qui furent inspectées, 1,031 ne l'ont été qu'une fois, 528 deux fois, 270 trois fois, 181 quatre fois, 105 cinq fois et 43 six fois et plus.

PARE-FEUX de locomotives examinés en 1929 par le service de l'inspection-préventive des incendies, C.C.F.

Chemin de fer	Province	Nombre d'appareils inspectés	Nombre des appareils défectueux	Pourcentage des appareils défectueux
C.P.R. (y compris la New Brunswick Coal & Railway Company)	Nouv.-Brunswick	90	1	1·11
C.P.R. (y compris le Québec Central Railway)	Québec	294	.....	.....
C.P.R.	Ontario	881	.....	.....
C.P.R.	Prov. des Prairies	203	25	12·31
C.P.R. (y compris l'Esquimalt and Nanaimo Railway.)	Colombie-Brit.	265	5	1·89
	Totaux	1,733	31	1·79
C.N.R.	Nouvelle-Ecosse	79	3	3·80
C.N.R.	Nouv.-Brunswick	186	5	2·69
C.N.R.	Québec	308	.....	.....
C.N.R.	Ontario	1,001	16	1·60
C.N.R.	Prov. des Prairies	734	51	6·95
C.N.R.	Colombie-Brit.	68	2	2·94
	Totaux	2,376	77	3·24
Cumberland Ry. & Coal Co	Nouvelle-Ecosse	4	.....	.....
Dominion Atlantic	Nouvelle-Ecosse	22	1	4·55
Maritime Coal, Ry. & Power Co	Nouvelle-Ecosse	3	.....	.....
Maine Central	Nouv.-Brunswick	2	2	100·00
Temiscouata	Québec	7	.....	.....
Atlantic, Quebec & Western and Quebec Oriental	Québec	14	.....	.....
Nipissing Central	Québec et Ontario	6	.....	.....
Quebec, Montreal & Southern	Québec	12	.....	.....
Algoma Central & Hudson Bay	Ontario	64	.....	.....
Algoma Eastern	Ontario	12	.....	.....
Blue Diamond Coal Co	Alberta	4	2	50·00
Northern Alberta Railways	Alberta	95	7	7·36
Great Northern	Colombie-Brit.	8	.....	.....
Kettle Valley	Colombie Brit.	44	.....	.....
White Pass & Yukon Route	Colombie-Brit. et Yukon	29	2	6·89
	Totaux	326	14	4·29
Totaux pour tous les chemins de fer	.....	4,435	122	2·75

SOMMAIRE des rapports touchant les incendies de forêt allumés à moins de 300 pieds de la voie d'un chemin de fer relevant de la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada, saison de 1929, indiquant le nombre de feux par province, les superficies brûlées et la valeur de la propriété détruite, par causes classifiées.

Province	Feux de chemins fer			Causes connues autres que les feux de chemins de fer			Causes inconnues		
	Nombre	Acres	Valeur	Nombre	Acres	Valeur	Nombre	Acres	Valeur
			$			$			$
Nouvelle-Ecosse	65	2,432	2,468	4	6	133	7	5	10
Nouveau-Brunswick	29	282	284	6	137	215	2	3	.....
Québec	29	58	50	7	5	10	4	3	.....
Ontario	166	976	3,729	46	286	27	28	690	161
Manitoba	43	1,242	200	22	1,489	2,215	3	93	5
Saskatchewan	23	15,305	10,536	13	26	28	1	.....	.....
Alberta	123	508	1,022	34	722	115	5	31	517
Colombie-Britannique	342	8,864	22,669	48	79	7,294	9	17	.....
Territoire du Yukon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	820	29,667	40,958	180	2,750	10,037	59	842	693

SOMMAIRE des rapports relatifs aux feux de forêts allumés à moins de 300 pieds de la voie d'un chemin de fer relevant de la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada, saison de 1929

—	Pacifique Canadien (Lignes de l'est) (a)	Pacifique Canadien (Lignes de l'ouest) (b)	National du Canada (Région Atlantique) (c)	National du Canada (Région Centrale) (d)	National du Canada (Lignes de l'ouest) (e)	Algoma Central et Baie d'Hudson	Northern Alberta Railways	Great Northern	Divers (f)	Totaux
FEUX D'ORIGINE FERROVIAIRE										
Nombre par causes—										
Locomotives, catégorie A	23	104	26	17	48	.....	6	18	.....	242
Locomotives, catégorie B	44	95	25	14	89	.....	4	10	1	282
Locomotives, catégorie C	9	19	9	3	20	1	.....	4	1	66
Employés, catégorie A	1	12	4	16	19	2	5	.....	.....	59
Employés catégorie B	12	22	4	37	43	.....	20	.....	1	139
Employés, catégorie C	3	4	.....	4	13	.....	7	1	.....	32
Total, feux de la catégorie A	24	116	30	33	67	2	11	18	.....	301
Total, feux de la catégorie B	56	117	29	51	132	.....	24	10	2	421
Total, feux de la catégorie C	12	23	9	7	33	1	7	5	1	98
Total de tous les feux de chemins de fer	92	256	68	91	232	3	42	33	3	820
Superficie dévastée (acres)—										
Jeunes peuplements	174	3,378	541	287	1,186	.....	32	36	.....	5,634
Bois marchand	4	838	57	10	742	.....	.....	30	6	1,686
Débris ou arsin	24	15	.....	26	675	.....	.....	25	.....	765
Autres terres	227	2,492	1,939	183	16,101	20	328	156	136	21,582
Total	429	6,723	2,537	506	18,704	20	360	247	141	29,667
Valeur de la propriété détruite										
Jeunes peuplements	$ 302	$ 8,500	$ 1,240	$ 446	$ 2,383	.....	$ 40	$ 184	$	$ 13,095
Bois sur pied	10	1,106	225	76	9,279	.....	.....	15	100	10,811
Produits forestiers	111	7,486	.....	360	1,653	.....	.....	.....	.....	9,610
Autres biens	124	2,140	1,030	555	3,525	.....	37	33	.....	7,442
Total	$ 547	$ 19,232	$ 2,495	$ 1,437	$ 16,838	.....	$ 77	$ 232	$ 100	$ 40,958

CAUSES CONNUES AUTRES QUE LES CHEMINS DE FER										
Nombre par cause—										
Campeurs et voyageurs, catégorie A	2	11	2	6	18	1	4	.....	1	45
Campeurs et voyageurs, catégorie B	12	6	2	7	24	.....	.....	.....	2	53
Campeurs et voyageurs, catégorie C	.....	1	.....	.....	8	.....	.....	.....	.....	9
Colons, catégorie A	.....	.....	.....	1	2	.....	.....	.....	.....	3
Colons, catégorie B	3	2	2	7	8	.....	2	.....	.....	24
Colons, catégorie C	1	.....	.....	.....	6	.....	8	.....	.....	15
Autres causes connues, catégorie A	.....	7	1	1	2	.....	.....	2	.....	13
Autres causes connues, catégorie B	4	5	2	1	4	.....	.....	.....	.....	16
Autres causes connues, catégorie C	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	2
Total des incendies de la catégorie A	2	18	3	8	22	1	4	2	1	61
Total des incendies de la catégorie B	19	13	6	15	36	.....	2	.....	2	93
Total des incendies de la catégorie C	1	1	1	1	14	.....	8	.....	.....	26
Total des autres causes connues	22	32	10	24	72	1	14	2	3	180
Superficie dévastée (acres)—										
Jeunes peuplements	191	11	125	32	676	.....	18	.....	.....	1,053
Bois sur pied	.....	1	.....	.....	91	.....	.....	.....	.....	92
Débris ou arsins	3	12	.....	4	210	.....	.....	.....	.....	229
Autres catégories de terres	41	20	18	14	801	.....	478	.....	4	1,376
Total	235	44	143	50	1,778	.....	496	.....	4	2,750
Valeur des biens détruits—										
Jeunes peuplements	$ 30	$ 27	$ 130	$ 4	$ 2,171	.....	$ 35	.....	.....	$ 2,397
Bois sur pied	.....	.....	.....	.....	86	.....	.....	.....	.....	86
Produits forestiers	.....	450	90	.....	5,270	.....	12	.....	.....	5,822
Autres biens	1	1,500	128	.....	91	.....	12	.....	.....	1,732
Total	$ 31	$ 1,977	$ 348	$ 4	$ 7,618	.....	$ 59	.....	.....	$ 10,037
INCENDIES D'ORIGINE INCONNUE										
Nombre—										
Catégorie A	2	8	6	4	1	.....	.....	.....	1	22
Catégorie B	8	2	3	7	11	.....	.....	.....	1	32
Catégorie C	2	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	1	5
Total	12	10	9	11	13	.....	1	.....	3	59

SOMMAIRE des rapports relatifs aux incendies de forêt allumés à moins de 300 pieds de la voie d'un chemin de fer relevant de la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada, saison de 1929. — *Suite*

—	Pacifique Canadien (Lignes de l'est) (*a*)	Pacifique Canadien (Lignes de l'ouest) (*b*)	National du Canada (Région Atlantique) (*c*)	National du Canada (Région Centrale) (*d*)	National du Canada (Lignes de l'ouest) (*e*)	Algoma Central et Baie d'Hudson	Northern Alberta Railways	Great Northern (*f*)	Divers	Totaux
INCENDIES D'ORIGINE INCONNUE—*Fin*										
Superficie dévastée (acres)—										
Jeunes peuplements	4	.....	5	2	8	.....	.....	.....	.....	19
Bois marchand	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Débris ou arsin	661	.....	3	1	1	.....	.....	.....	16	682
Autres catégories de terres	6	1	.....	7	97	.....	30	.....	.....	141
Total	671	1	8	10	106	.....	30	.....	16	842
Valeur des biens détruits—										
Jeunes peuplements	$ 1	$	$ 10	.....	$ 7	.....	$	.....	.....	$ 18
Bois sur pied	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Produits forestiers	150	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	150
Autres biens	8	300	.....	.....	200	.....	17	.....	.....	525
Total	$ 159	$ 300	$ 10	.....	$ 207	.....	$ 17	.....	.....	$ 693

(*a*) Comprend le Fredericton and Grand Lake Coal and Railway; le New Brunswick Coal and Railway et le Dominion Atlantic & Quebec Central.
(*b*) Comprend les chemins de fer Esquimalt, Nanaimo et Kettle-Valley.
(*c*) Ne comprend pas le chemin de fer de la Baie d'Hudson.
(*d*) Comprend les lignes suivantes: Algoma Eastern; Sydney et Louisburg; Temiscouata & White Pass & Yukon.

REMARQUE.—En 1929, on n'a pas signalé d'incendies allumés dans une région boisée à moins de 300 pieds de la voie des lignes suivantes: Atlantic, Quebec and Western and Quebec Oriental; Cumberland Railway and Coal Co.; Maine Central (N.-B.); Maritime Coal, Railway and Power Co.; Nipissing Central; Quebec Central and Quebec, Montreal and Southern.

Les feux de la catégorie A couvrent une superficie inférieure à un quart d'acre et ne causent aucun dommage.
Les feux de la catégorie B couvrent une superficie d'un quart d'acre à dix acres.
Les feux de la catégorie C couvrent une superficie de plus de dix acres.

SOMMAIRE des incendies d'origine ferroviaire dans les régions boisées, classés selon leurs causes, saison de 1929

Cause de l'incendie	Nombre d'incendies				Terre boisée dévastée					Terre non boisée dévastée		Dommage aux produits forestiers	Dommage aux autres propriétés	Grands totaux			
	Catégorie			Total	Pour-cent	Acres	Pour-cent	Dommage $	Pour-cent	Acres	Pour-cent	$	$	Superficie		Dommage	
	A	B	C											Acres	Pour-c.	$	Pour-c.
Locomotives.....	242	282	66	590	71·95	3·272	40·47	10·022	41·92	5,230	24·23	7,655	6,060	8,502	28·66	23,737	57·95
Employés.....	55	136	27	218	26·59	363	4·49	264	1·11	3,072	14·24	1,955	1,382	3,435	11·58	3,601	8·79
Construction.....	4	3	5	12	1·46	4,450	55·04	13,620	56·97	12,380	61·53	.....	.....	17,730	59·76	13,620	33·26
Totaux.....	301	421	98	820	100·00	8,085	100·00	23,906	100·00	21,582	100·00	9,610	7,442	29,667	100,00	40,958	100·00

ANNEXE "E"

SERVICE DES ARCHIVES

ÉTAT indiquant le nombre de requêtes adressées à la Commission en vertu des divers articles de la Loi des chemins de fer, pour l'année se terminant le 31 décembre 1929

Articles de la Loi des chemins de fer	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Totaux
Rescision d'ordonnances, article 34	2		4	2	5	4	4	6	2	5	4	4	42
Prolongation de délais, article 41	3		2		5	3	12	4	3	3		1	36
Achat de chemin de fer, article 150							1						1
Traités de fusionnement, articles 151–153										1			1
Traités relatifs aux échanges de trafic, article 154	1					1		1	2		1		6
Tracé de la voie, articles 167–177	1	4	4	6	7	7	5	10	4	3	2		53
Plan, profil et livre de renvoi, articles 168–179								1			1		2
Carte routière, article 167				3	1	1	1	3		1			10
Corrections de plans, article 174							1						1
Dépôt de plans, article 175	2	3	1	2	3		1		1		1		14
Déviations de tracé, article 178						3	2	1		1			7
Mines et minéraux, articles 194–198	2		1	1		2		1					7
Gares et Stations, article 188	11	2	20	35	36	18	6	7	6	7	18	3	169
Commodités, agents de stations	2	4	10	12	4	3	2	14	3	7	1	4	66
Expropriation de terrains, articles 189–192				1							1		2
Causes inscrites en appel à la Cour Suprême et auprès du Gouverneur en son conseil	2		2		1		1						6
Régie interne de la Commission (relevant de la)			4		1		2		11	6	5	1	30
Embranchements, articles 180–187	16	27	11	20	21	16	25	22	17	33	20	18	246
Enlèvement de rameaux industriels, articles 398-187			1		1	1	1			1	1		6
Passages de fermes, articles 272–273	1	1	1	1	3	3	4	4	5	4		2	29
Canaux, fossés, etc., articles 268–271					1	1	1	2	2	2	1		10
Ponceaux, article 269		1	1			1	1	2		1			7
Garde-bestiaux, article 274		1									1		2
Conduites d'eau, article 269	1				2	1		1		1	1		7
Conduites de gaz, article 162								1					1
Croisements et raccordements de voies ferrées, articles 252–254	1	2	2	2			5	1	2	2	2	1	20
Appareils d'enclenchement, article 252	5	1	1	5	2	1	3	3	2	3	3	1	30
Croisements de voies publiques, articles 255–267	15	20	20	28	55	32	38	25	24	90	85	20	452
Détournements de voies publiques, article 256	6	5	10	7	4	8	10	8	10	16	9	14	107
Protection aux passages à niveau, articles 257–267	31	22	31	40	44	25	43	41	31	60	25	22	415
Rapports sur les accidents, articles 285–286	60	49	44	34	58	31	62	53	55	72	52	70	640
Indemnité pour dommages subis, articles 213–221			2		1		1	1		1			6
Lignes de télégraphe et de téléphone, article 367	1	1		1	1	1							5
Raccordements télégraphiques et téléphoniques, article 371			1		1							2	4

Fils de téléphone en travers des passages de voies ferrées, article 372					1	1	1			1	2		6
Transmission de la force motrice en travers des passages de voies ferrées, article 372	7	7	7	9	15	17	12	16	12	17	21	10	150
Contrats relatifs aux lignes de téléphone, article 375	5	3	2	11	12	8	5	7	8	7	4	3	75
Erection de clôtures le long de l'emprise, article 374	2	2		2	1	1	6	2	2	1	1		20
Système d'enclenchement aux ponts, article 305	1												1
Ponts, articles 249–251	26	3	6	3	5	13	6	17	18	19	9	11	136
Tunnels, passages souterrains, articles 249–251		1	2	8	2	6	4	5	3	4	4	3	42
Taxes et transports sur les ponts et dans les tunnels, article 359						1		1					2
Ouverture de chemin de fer à la circulation, articles 276–277		2		1	6		4	6	3	3	7	4	36
Etat du chemin de fer, article 283	1								1				2
Matériel roulant, articles 298–301	1	2	4	4	1	2			1		1	5	21
Service des trains	1	2	3	4	5	5		1	1		13	5	40
Exploitation et matériel des trains, article 287	2				3	1	1		1	1		1	10
Circulation des trains, articles 302–304												2	2
Aménagements pour le transport, article 312		6	7	5	4	2	5	7	2	2			40
Manœuvre d'aiguillage, articles 316–337												6	6
Dispositions relatives aux transports, arts. 344–348		1	5		3		2	11	6	2	4		34
Transport de matières dangereuses, articles 349-350	2		2		1		1		1				7
Incendies allumés par les locomotives, articles 280–281–287–387					1								1
Procédures d'arbitrage, article 226					1				2				3
Règlements relatifs à la publication des tarifs, art. 323		1		1				2		1		2	7
Taxes égales pour tous, arts. 314–321	1				2								3
Ajustement des tarifs	1	7	10	8	3	1		2	1	1	5	1	40
Classification des marchandises, article 322	3		2	2	1	1							9
Dépôt des tarifs							1	3					4
Connaissements, article 348										1		1	2
Prix réduits et transport gratuit, 345–346	2	1	3			1		1					8
Rejet de tarifs, article 325	1	2	16	1		5	1	2		1			29
Tarifs-types de marchandises, article 330								1	2	1	1		5
Tarifs-types des voyageurs, article 334				1				2	2		1	1	7
Tarifs locaux des voyageurs	1												1
Tarifs spéciaux des marchandises, 331		3		2	2	1	1	2					11
Tarifs spéciaux des voyageurs, article 335	1											1	2
Taxes de messagerie, articles 360–366		2	2	1		1		1	1	2		1	11
Transport par messagerie, article 364	7	7	1	9	9	4	8	3		5	3	2	58
Taxes de téléphone, article 375			1										1
Statistiques et rapports, articles 379–384	1	3	2	1	1			4					12
Réclamations et remboursements					2		5	2	1	1	1		12
Demandes de renseignements	4	6	4	3	1			4	5	5	4	4	40
Demandes	1		1	2	4	1		2		1	1	1	14
Plaintes	26	22	24	34	23	20	26	26	25	20	26	28	300
Divers	5	4	9	9	8	5	4	5	10	5	3	8	75
Stations, hangars aux marchandises, etc., détruits par le feu	1												1
Perception des prix de transport, articles 355–356							1						1
Caisse des passages à niveau du chemin de fer, article 262	15	8	17	6	5	1	2	5	1		7		67
Obstacle à la circulation publique, article 311			1					1					2
Totaux	281	238	304	327	379	261	328	353	289	421	351	264	3,796

LISTE des causes inscrites en appel à la cour Suprême du Canada, du 1er février 1904 au 31 décembre 1929

N° du dossier	Objet	Décision
643	La *Montreal Terminal Railway vs* la compagnie des Tramways de Montréal, passage de l'avenue Pix IX. Question de juridiction	Appel maintenu.
1455	Le chemin de fer de la Baie James *vs* le Grand-Tronc, passage inférieur à un endroit près de Beaverton, Ont., lot 13, con. 7, tp. de Thorah	Appel renvoyé.
1492	Le chemin de fer de la Baie James *vs* le Grand Tronc. Petit embranchement de la ligne de ceinture. Point de droit	Apple renvoyé.
383	Le ch. de fer *Ottawa Electric* et la cité d'Ottawa *vs* le ch. de fer *Canada-Atlantic* au sujet du passage inférieur de la rue Bank. Point de droit	Appel renvoyé.
1621	Appel de l'ordonnance n° 7813, de la Commission de la *Toronto Railway Company*, concernant améliorations et voies du Canadien-Pacifique et du Grand-Tronc sur la rivière Don. Question de juridiction	Appel renvoyé.
588	Concernant la gare commune de Toronto. Expropriation A. R. Williams, Question de juridiction	Appel renvoyé.
C. 1680	*Essex-Terminal* et chemin de fer *W.-E. and L. S.*, croisement, township de Sandwich. Point de droit	Appel renvoyé.
C. 1309	Robinson *vs* le ch. de fer du Grand-Tronc, taux de 2c. Point de droit	Appel renvoyé.
689	Compagnie du Pacifique *vs* le Grand-Tronc au sujet d'un embranchement à London, Ont. Question de juridiction	Appel renvoyé,
1497	T. D. Robinson et le *Canadian Northern*. Petit embranchement à Winnipeg. Question de juridiction	Appel renvoyé.
9527	*Montreal Street Rawilay* au sujet des taux dans le quartier Mont-Royal. Question de juridiction	Appel maintenu.
C. 1419	Le ministère de l'Agriculture, province d'Ontario *vs* Grand-Tronc, gare à Vineland. Question de juridiction	Appel renvoyé.
C. 3322	Au sujet du viaduc de Toronto. Appel par la compagnie du Pacifique-Canadien. Question de droit	Appel renvoyé.
C. 4897	Au sujet du clôturage et des casse-pattes. Ordonnance n° 7473. Appel par la compagnie du *Canadian Northern*. Question de juridiction	Appel maintenu.
C. 4492 3378	Cité de Toronto *vs* compagnie du Grand-Tronc et compagnie du Pacifique. Tarif d'abonnement. Point de droit	Retiré.
C. 2545	Cité d'Ottawa et comté de Carleton, viaduc du chemin de Richmond. Question de juridiction	Appel renvoyé.
13079	Chemin de fer du Grand-Tronc *vs* chemin de fer *Canadian Northern Ontario*. Petit embranchement, township de Scarboro. Question de juridiction	Appel renvoyé.
C. 3269	Chemin de fer du Grand-Tronc et *British American Oil Companies*, tarif sur le pétrole. Point de droit	Appel renvoyé.
1319	La compagnie du Chemin de fer Grand-Tronc et Fort-William, *re* emplacement. Question de juridiction	Appel renvoyé.
11965	La Compagnie de chemin de fer *Niagara, St. Catharines and Toronto vs* Davy. Question de juridiction	Appel maintenu.
15580	*Clover Bar Coal Co., Limited*, et Wm. Humberstone *vs* la Compagnie du Grand-Tronc et la *Clover Bar Sand and Gravel Co.* Juridiction	Appel renvoyé.
12682	Cause de tarif à Régina. Point de droit	Appel renvoyé.
17963	Grand-Tronc-Pacifique *vs* A. E. Purcell, de Saskatoon, Sask. Question de juridiction	Appel renvoyé.
C. 3269	La Compagnie du Pacifique-Canadien *vs* la *British American Oil*. Question de juridiction	Appel renvoyé.
15530 15330–1	Compagnie du Grand-Tronc et du Pacifique Canadien *vs Canadian Oil Company*. Question de juridiction	Appel renvoyé.
20062 27095	Cie de chemin de fer *Vritish Columbia Electric*, Cie de chemin de fer *Vancouver, Victoria and Eastern vs* la cité de Vancouver. Question de juridiction	Appel renvoyé.
1487	E. B. Chambers et B. W. G. Phair *vs* la Cie de ch. de fer du Pacifique-Canadien. Question de juridiction	Appel maintenu.
18578	*Canadian Northern Railway* et Wm. A. Taylor. Question de juridiction	Appel ernvoyé.
19435	Grand-Tronc-Pacifique et ville d'Edmonton. Question de droit	Appel renvoyé.
14329–9	Les compagnies *Montreal Tramways* et *Montreal Park and Island Railway*, et la compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier, Maisonneuve. Question de juridiction	Appel maintenu.
23009	Cité de Hamilton *vs* le *T. H. & B. Ry.* Question de juridiction	Appel maintenu.
21428	*G. T. R. vs.* la *Hepworth Silica Pressed Brick Co.* Point de droit et question de juridiction	Appel renvoyé.
12021–70 9437·153	Le *Toronto Ry. Co.* et la cité de Toronto *vs* le *C. P. R.* Point de droit et question de juridiction	Appel renvoyé.
C. 3935	Cité d'Edmonton *vs* le *A. D. & B. C. Ry.* Point de droit	Appel renvoyé.
16171	*Ingersoll Tel. Co.*—et autres *vs* la *Bell Tel. Co.* Point de droit	Appel renvoyé.
27524	*G. T. R. vs* Bourassa, de Laprairie, Qué. Point de droit et question de juridiction	Appel retiré.
13622	*La G. N. W. Tel. Co.* demande l'opinion de la Cour sur un point de droit en jeu dans l'affaire de l'ordonnance générale n° 162	App. abandonné.
27840	Le gouvernement du Manitoba et la *J. S. Ashdown Hardware Co.*, au sujet du relèvement de 15 p. 100 des tarifs de marchandises. Question de juridiction	App. abandonné.

LISTE des causes inscrites en appel à la cour Suprême du Canada, du 1er février 1904 au 31 décembre 1929—*Fin*

N° du dossier	Objet	Décision
26981	Le *C. P. R. vs* le ministère des Travaux publics d'Ontario, relativement au passage à niveau dans le twp de Kirkpatrick. Point de droit	Appel retiré.
11118	Le chemin de fer *Esquimalt et Nanaimo* au sujet du droit de la ville de Victoria, C.-B., d'avoir accès sur le pont Victoria Harbour. Question de juridiction	App. abandonné
28439	La municipalité de Burnaby, C.-B., *vs* le *British Columbia Electric Railway* au sujet des tarifs d'abonnement. Question de juridiction	App. abandonné.
29950	*Cité de Toronto* contre *Toronto Terminals Railway* au sujet de la pression du tuyau qui passe sous les rues Bay, Scott et Yonge de Toronto. Question de droit	Appel renvoyé.
C. 3378	Requête de M. Wagenast aux fins de faire statuer par la cour Suprême du Canada sur la question du tarif d'abonnement de Brampton. Question de droit	Appel renvoyé.
C. 29 7	*Ottawa Electric Railway* contre l'ordonnance de la Commission désapprouvant l'augmentation projeté du tarif des voyageurs. Question de juridiction	Appel maintenu.
21404–6	La Commission défère une cause-type demandant l'opinion de la cour sur la question de juridiction relativement à la requête de la *British Columbia Electric Company* demandant une augmentation de tarif	App. abandonné.
28140	Appel de la compagnie du Pacifique-Canadien sur une question de droit provenant de la requête du ministère des Terres, Forêts et Mines de la Province d'Ontario, demandant l'émission d'une ordonnance obligeant le Pacifique-Canadien à fournir et construire un viaduc à ses frais au-dessus de son chemin de fer entre les lots 6 et 7, con. 1, canton d'Eton, Ont., 1er avril 1922. (Appel maintenu avec frais. Question décidée dans la négative)	Appel maintenu.
30381	*V. V. and E. Railway and Nav. Co. vs Vancouver Harbour Commissioners* et le chemin de fer National du Canada contre l'arrêt de la Commission n° 31647 en date du 15 octobre 1921. Question de juridiction	Renvoyée.
31351–1	Requête de la *Luscar Collieries Limited* demandant la permission d'en appeler, sur la question de juridiction, de l'arrêt de la Commission en date du 23 mai 1924, sur la question de droit de la *Luscar Collieries Limited vs* N. S. McDonald et les chemins de fer d'Etat du Gouvernement	Appel renvoyé.
32812–1	Appel des provinces de l'Alberta, de Saskatchewan et du Manitoba, contre l'arrêt de la Commission (O.G. 408) en date du 14 octobre 1924, au sujet des tarifs de la Passe du Nid-de-Corbeau	Appel maintenu.
34285	Appel du chemin de fer National-Canadien contre les ordonnances de la Commission n°s 39348, 39349 et 39542 dans l'affaire des tarifs d'entier parcours *via* les jonctions de St-Jean et de Sainte-Rosalie. Appel maintenu en ce qui concerne les mouvements *via* St-Jean et refusé pour les mouvements *via* Sainte-Rosalie	Appel maintenu. (en partie)
24822	Appel de la Commission de Transport de Toronto contre l'ordonnance de la Commission n° 40120, en date du 3 janvier 1928, obligeant ladite Commission de Transport de contribuer au coût de reconstruction du pont au-dessus des voies du Canadien-National à la rue Principale, dans la Cité de Toronto, Ont	Appel renvoyé.
3000·3	Appel de la Compagnie des Tramways de Montréal, contre l'ordonnance de la Commission n° 42501 telle qu'amendée par l'arrêt n° 42773, en date du 7 juin 1929. Question de juridiction	Appel renvoyé.
16645·73	Appel du Canadien National contre l'ordonnance de la Commission n° 41945, en date du 21 décembre 1928, autorisant l'ouverture d'une partie de sa ligne à partir du mille 361·3 à Willingdon, au mille 428·7 à Strathcona, Alta., pour les fins du trafic. Point de droit et question de juridiction.	Appel renvoyé.

SOMMAIRE

Appels renvoyés	34
Appels maintenus	11
Appels abandonnés	5
Appels retirés	3
	53

LISTE des causes inscrites en appel auprès du Gouverneur en son conseil, du 1er février 1904 au 31 décembre 1929

N° du dossier	Sujet	Décision
389	*Bay of Quinte Railway Crossing, Canadian Pacific Railway* à Tweed, Ont.	Appel maintenu.
1445	*James Bay Railway vs Grand Trunk Railway*, passage à niveau, près de Beaverton, Ont.	Appel renvoyé.
1781	*Grand Trunk Railway vs* cité de Chatham, Ont., passage à niveau dans la ville	Appel renvoyé.
19292	Embranchement de Maniwaki du Pacifique-Canadien, service des trains venant d'Ottawa	Appel retourné.
2030	Tarifs de certains chemins de fer du Yukon	Appel renvoyé.
17716	Rameau de la Longue-Pointe du Pacifique-Canadien à travers la ville de Maisonneuve, P.Q.	Appel renvoyé.
18787	*South Hazelton Townsite vs Grand Trunk Pacific Railway*	Appel retourné.
3452–30	J. Y. Rochester, *re* Cameron Bay *vs Grand Trunk Pacific Railway*	Appel renvoyé.
12912	Tunnel de l'avenue du Parc, ville de Saint-Louis, Qué., *vs* le Pacifique-Canadien	Appel renvoyé.
17040	Rameau de Lambton à Weston et le Pacifique-Canadien	App. abandonné.
C. 3322	Affaires du viaduc de Toronto	Appel renvoyé.
12021–70	Cité de Toronto *vs Toronto North Grade Separation*	Appel renvoyé.
16177	*Canadian Pacific Railway vs Mountain Lumber Manufacturers Association* contre le tarif de transport du bois de construction	Appel retiré.
19024	Charles Miller de Toronto *vs Grand Trunk Pacific Railway, re* station à Prince-George, C.-B	Appel renvoyé.
17716–10	*Canadian Pacific Railway vs* la ville de Maisonneuve, Qué., *re* passages à niveau	Appel renvoyé.
22681–25	Cité de Montréal contre le Nord-Canadien, voie d'évitement, croisant les rues Stadacona et Marlboro, à Montréal, Qué	App. abandonné.
21418	Cité de Prince-George, C.-B., emplacement de la gare du Grand-Tronc-Pacifique entre les rues Oak et Ash, à Prince-George	Appel renvoyé.
21660	*Canadian Northern Ontario Railway vs* Townships de Loughboro, Ont	Appel renvoyé.
26169	Compagnie du Pacifique-Canadien et Canadian-Northern, aiguillage commun au marché public à bestiaux de l'est, à Montréal	App. abandonné.
17040	Appel de la part du Pacifique-Canadien *re* rameau Lambton à Weston (2e appel)	Appel retourné.
27693	Cité de Hamilton contre le Grand-Tronc, service des voyageurs sur l'embranchement Nord et Nord-Ouest entre Hamilton et Burlington Beach et la ville de Burlington, Ont	App. abandonné.
27840	Appel de la part de la chambre de commerce de Winnipeg contre l'ordonnance de la Commission à l'efiet d'autoriser une augmentation générale des taux de transport de 15 pour 100	Appel renvoyé.
28439–3	Ville de Saint-Lambert, Qué., contre la décision de la Commission datée du 10 juillet 1918, à l'effet d'augmenter les taux du chemin de fer *Montreal and Southern Counties*	Appel renvoyé.
28230	Avis d'appel par la cité de Hamilton, Ont., au sujet de l'ordonnance de la Commission n° 27843 et l'ordonnance 27857 relative au parc Kinar, Hamilton, Ont	Appel retourné.
29040–2	Le Conseil National de Laiterie du Canada, au nom de l'Association Canadienne des fabricants de crème glacée, relativement au classement de la crème glacée	Appel retourné.
C. 955	Ligue des propriétaires de Montréal relativement à l'augmentation des taux du téléphone Bell	Appel renvoyé.
30434	Cité de Windsor, Ont., demandant une ordonnance rescindant l'ordonnance de la Commission n° 30028, autorisant le chemin de fer Pacifique-Canadien à construire des voies ferrées allant au hangar projeté à travers la partie de l'avenue Caron non ouverte à la circulation, à Windsor	Appel renvoyé.
29996	Cité de Toronto contre l'ordonnance générale n° 308, autorisant une augmentation générale des taux de transport de marchandises	Appel retourné.
C. 955	Cité de Toronto contre le jugement de la Commission du 13 avril 1921, autorisant une augmentation des taux du téléphone Bell	Appel retourné.
23092–2	Compagnie de chemin de fer C.N.Q. contre l'ordonnance n° 31312 *re* croisement du chemin de fer Pointe aux Trembles Terminal à la Pointe aux Trembles	Appel retourné.
30380	Appel de la corporation de la cité de Toronto contre la décision de la Commission (ordonnance générale n° 327) au sujet des taux de messageries	Appel renvoyé.
30380–13	Appel du Conseil national d'Industrie laitière du Canada de la décision de la Commission et demandant une ordonnance pour annuler l'augmentation de 20 p. 100 sur les taux de la crème, taux autorisés temporairement aux compagnies de messageries sur leur demande en date du mois de juillet 1920	Appel retourné.
17112–27	Appel de l'Association des Meuniers du Dominion du jugement de la Commission en date du 6 mars 1922, au sujet des tarifs en paliers pour le transport du blé d'exportation	Appel renvoyé.
29040–2	Appel du Conseil national d'Industrie laitière du Canada pour le compte des fabricants de crème glacée du Canada, contre l'ordonnance de la Commission n° 28883, au sujet des taux de messageries pour le transport de la crème glacée	Appel renvoyé.

LISTE des causes inscrites en appel auprès du Gouverneur en son conseil, du 1er février 1904 au 31 décembre 1929—*Fin*

N° du dossier	Sujet	Décision
30686–2	Appel des provinces de l'Alberta et de la Colombie Britannique contre l'ordonnance de la Commission datée du 30 juin 1922, (ordonnance générale n° 366) dans l'affaire des tarifs ferroviaires	Appel retourné.
30380–13	Le conseil national d'Industrie laitière du Canada contre l'ordonnance de la Commission du 21 novembre 1922, au sujet de l'augmentation de 20 p. 100 dans les taux du transport de la crème	Appel maintenu.
3025–16	Le chemin de fer N. St. C. & T. Co. contre l'ordonnance n° 33190 de la Commission, du 1er décembre 1922, touchant le nouvel emplacement de sa ligne sur les rues Oak et Merritt, Merritton, Ont	Appel retiré.
32812–1	Les gouvernements de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba contre l'ordonnance générale n° 400 de la Commission, du 14 octobre 1924, à propos des taux de la passe du Nid-de-Corbeau maintenu jusqu'à ce que la Cour Suprême ait rendu une décision. C.P. 2220 et C.P. 886	Appel maintenu.
9754–22	Le *Canadian Shippers' Traffic Bureau* de l'ordonnance n° 36646 de la Commission, datée du 27 juillet 1925, à propos d'une réclamation contre la compagnie du Grand Tronc afin d'obtenir le remboursement des soi-disant surcharges pour le transport. C.P. 711	Appel renvoyé.
30686–2	Appel des gouvernements des provinces de la Colombie Britannique, de l'Alberta et de la Saskatchewan relatif aux taux sur les grains et la farine transportés à la côte du Pacifique pour exportation	Appel retourné.
34123	Appel des Fermiers Unis de la Colombie-Britannique, Conseil de District de Fraser Valley, *re* Ordonnance Générale n° 448, en date du 26 août 1927, et les tarifs des marchandises sur le grain et la farine et les produits du grain transportés sur les lignes des chemins de fer Canadien du Pacifique et Nationaux du Canada	Appel en suspens

SOMMAIRE

Appels renvoyés	20
Appels retournés	11
Appels abandonnés	4
Appels retirés	2
Appels maintenus	3
Appels en suspens	1
Total	41

ANNEXE "F"

LISTE DES ORDONNANCES GÉNÉRALES ET DES CIRCULAIRES DE LA COMMISSION POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1929

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 467

Relativement aux "Règles générales concernant les traversées de chemins publics, telles qu'amendées le 4 mai 1910", et relativement aux ordonnances générales de la Commission N°s 40 et 451, en date du 4 mai 1909 et du 21 septembre 1927, respectivement.

Dossier N° 30245.

MARDI, le 12 mars 1929.

L'hon. H. A. MCKEOWN, C.R., *commissaire en chef;*
S. J. MCLEAN, *commissaire en chef adjoint;*
THOMAS VIEN, C.R., *commissaire en chef suppléant.*

Vu le rapport et la recommandation de son ingénieur en chef et de son directeur du Service de l'exploitation —

La Commission ordonne: Que les règles qui doivent être observées à l'avenir pour les traversées de chemins publics sont les suivantes: —

1. La compagnie du chemin de fer doit remettre au secrétaire de la Commission, une demande accompagnée de trois séries des plans et profils de la traversée dont il s'agit.

Echelle du plan — 400 pieds au pouce.
Profil horizontal du chemin de fer — 400 pieds au pouce.
Profil vertical — 20 pieds au pouce.
Profil horizontal du chemin public — 100 pieds au pouce.
Profil vertical — 20 pieds au pouce.

La 1re série doit être remise à la Commission pour son approbation. Les 2e et 3e séries doivent être remises aux intéressés avec une copie conforme, de l'arrêt qui les approuve.

2. Le plan et le profil doivent indiquer au moins un demi-mille de la voie ferrée et 300 pieds du chemin public de chaque côté de la traversée.

3. Le plan doit indiquer tout ce qui peut obstruer la vue sur le chemin public dans les cent pieds du point de traversée, et sur la voie ferrée, jusqu'à un demi-mille de ce point.

4. Le requérant doit donner à la municipalité où se trouve la traversée, ou au chemin de fer que l'on se propose de croiser, un avis de la demande et des copies du plan dont il s'agit; on doit produire à la Commission la preuve de la signification de la demande, et dans le cas d'un chemin de fer, cette signification doit se faire à l'avocat de la compagnie, au bureau principal de cette dernière.

5. La surface libre du chemin public rural, aux abords de la voie ferrée, doit être de 20 pieds de large, qu'il s'agisse d'un passage à niveau, d'un passage supérieur ou d'un passage à travers une tranchée.

6. La portion des chemins ruraux, qui s'élève de 5 pieds ou plus au-dessus des terrains avoisinants à l'approche des chemins de fer, doit être enclose de chaque côté d'une forte clôture ou palissade de 4 pieds 6 pouces de hauteur, construite de

la façon suivante. Les poteaux doivent être reliés au sommet par une pièce de bois de 4 pouces par 4 pouces, au pied par une planche de 10 pouces clouée solidement de façon à empêcher la neige de passer, et au milieu par une pièce de bois de un pouce et demi par six pouces.

La surface libre du chemin public doit être à cet endroit, de 20 pieds de largeur.

7. A moins que la Commission n'en ordonne autrement, la surface d'un chemin rural à la traversée d'un chemin de fer, que cette dernière soit à angle droit ou oblique, doit avoir au moins 16 pieds de largeur et être recouverte de planches, de rails d'acier, de pavés, ou de pierre concassée additionnée de criblages, ou de granit à l'état naturel, partout entre les rails et jusqu'à huit pouces au moins en dehors des rails.

8. Dans les cités, les villes et les villages, la largeur des rampes d'accès au point du croisement d'un chemin public, rue ou avenue, avec un chemin de fer, de même que la largeur du planchéiage soit entre les rails soit en dehors des rails, se règle d'après la situation des chemins et d'après l'intensité du trafic actuel ou à prévoir, mais ne doit jamais être de moins de 20 pieds.

9. *Déblais et remblais aux traversées de chemins publics.* — Quand le déblai d'un chemin de fer excède 9 pieds ou que le remblai excède 7 pieds au point de traversée d'un chemin public ou d'une rue, la compagnie, avant de continuer les travaux, doit soumettre le cas à la Commission, et donner toutes les circonstances de fait qui permettent de décider s'il y a lieu ou non, d'ordonner un passage au-dessus ou au-dessous de la voie.

10. Le cas échéant, la Commission peut, sur demande, ordonner qu'un passage de chemin de fer soit reconstruit d'après les règles ci-dessus.

11. S'il s'agit de la construction d'un nouveau chemin de fer, on peut indiquer sur le plan le tracé des passages de chemins publics; quand on désire établir des passages de chemins publics en travers d'un chemin de fer déjà construit, on doit, dans chaque cas, faire une demande séparée pour chaque passage.

12. Les écriteaux doivent être peinturés en blanc avec lettres noires; ils doivent être généralement placés à 15 pieds au plus de la voie ferrée et aussi près que possible du chemin; ils doivent être en angle droit avec le chemin public et placés de façon à être aperçu des véhicules.

13. Aux approches de passages à niveau à angles droits, les écriteaux ne doivent pas avoir moins de cinq pieds ni plus de six pieds et six pouces de hauteur au-dessus de la partie carrossable du chemin, à partir de la base, tel qu'indiqué sur le diagramme portant la date du 1er septembre 1927. Dans d'autres conditions, la hauteur peut varier selon les nécessités pour être mieux aperçus des véhicules le jour et la nuit.

14. Aux inclinaisons et aux courbes des approches, on doit d'abord prendre en considération la vision et l'éclairage. Les écriteaux doivent être placés de façon à ce qu'on puisse immédiatement apercevoir très bien leurs lumières des deux côtés de la voie, à l'approche du passage.

Et la Commission ordonne en outre: Que les règlements que renferment les paragraphes 12, 13 et 14 de la présente ordonnance, soient applicables aux ouvrages actuels lorsque les écriteaux de passage à niveau ont besoin d'être remplacés.

Et la Commission ordonne de plus: Que les ordonnances générales N°s 40 et 451 soient par les présentes révoquées.

H. A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 468

Relativement aux spécifications pour l'installation de sonneries aux passages de chemins publics et relativement à l'ordonnance générale de la Commission N° 96, en date du 11 novembre 1912.

Dossier N° 15382

MARDI, le 12 mars 1929.

L'hon. H. A. MCKEOWN, C.R., *Commissaire en chef;*
S. J. MCLEAN, *Commissaire en chef adjoint;*
THOMAS VIEN, C.R., *Commissaire en chef suppléant.*

Par suite des pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 256 et 287 de la Loi des chemins de fer et de tous autres pouvoirs dont elle est investie; vu les rapports de son ingénieur en chef et de son directeur du Service de l'exploitation,

La Commission ordonne:

1. Qu'à moins qu'il n'en soit ordonné autrement, les spécifications pour l'installation de sonneries aux passages des chemins publics sont les suivantes:

Poteau.—Le signal doit être monté sur un poteau en bon matériel de charpente; le poteau, s'il est en bois, doit être sain, long de 18 pieds, large de 8 pouces sur 8, au moins, et planté en terre compacte, à une profondeur de 4 pieds. S'il est en fer ou en acier, il doit avoir un diamètre de quatre pouces au moins, une hauteur d'au moins 12 pieds au-dessus du sol et doit reposer ferme sur une base de béton ou une autre fondation enterrée à l'abri de la gelée.

Sonnerie.—On doit se servir d'une sonnerie donnant un son clair et fort par toute espèce de température.

Pendules-avertisseurs.—Les pendules-avertisseurs doivent être du genre à trois voyants, et quand ils sont installés, ils doivent montrer une lumière claire et brillante.

Fonctionnement.—La sonnerie et l'éclairage de l'écriteau doivent être actionnés et contrôlés automatiquement par les trains qui approchent; mais ces trains seuls doivent pouvoir faire fonctionner le signal.

2. Tout arrêt de la Commission ordonnant l'installation d'un signal à un passage de chemin public, qui se réfère aux spécifications générales pour les signaux des croisements de chemins publics, est censé se référer aux spécifications adoptées et approuvées par les présentes.

3. Toute sonnerie électrique, installée comme mesure de protection sur une ligne de chemin de fer qui relève de l'autorité du Parlement du Canada, doit être inspectée chaque matin par le gardien en charge de la division ou de la section où se trouve telle sonnerie, ou par l'employé chargé d'en prendre soin par la compagnie du chemin de fer, et l'essai doit s'en faire en appuyant un fil en travers du rail de chaque côté du croisement, ou bien en faisant le contact de manière à indiquer si elle fonctionne bien ou non. Si la sonnerie ne fonctionne pas ou si elle sonne sans arrêt, on doit immédiatement poster au croisement un signaleur qui le protégera jusqu'au moment où la sonnerie sera réparée. Un avis du fait que telle sonnerie est hors de service doit être donné tout de suite à l'agent de la station la plus proche de la sonnerie, lequel doit à son tour en notifier immédiatement le service en charge du fonctionnement et de la réparation des sonneries de la même espèce.

4. Dans tous les cas où la Commission ordonne l'installation d'un signal à un passage de chemin public, on doit produire un plan qui en montre l'installation et qui doit être approuvé par un ingénieur de la Commission.

5. Quiconque néglige de poster le gardien requis par les présentes règles, est passible d'une amende de $50, recouvrable sur un ordre de la Commission rendu après preuve faite de la contravention.

6. Que les ordonnances générales N°s 16, 21, 29, 70, et 96, en date respectivement du 3 novembre 1908, du 3 décembre 1908, du 2 mars 1909, du 7 février 1911 et du 11 novembre 1912, soient par les présentes révoquées.

H. A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 469

Relativement à l'Ordonnance générale de la Commission N° 271, en date du 10 septembre 1919, au sujet de la classification canadienne des marchandises et de la classification canadienne des messageries, et relativement aux articles 322 et 360 de la Loi des chemins de fer.

Dossier N° 25639

MARDI, le 26 mars 1929.

L'hon. H. A. McKEOWN, *Commissaire en chef.*
S. J. McLEAN, *Commissaire en chef adjoint.*

Après la lecture des représentations qui ont été faites,

La Commission ordonne: Que ladite ordonnance N° 271, en date du 10 septembre 1919, soit par les présentes modifiée, en y ajoutant au bas de la page 2, après les mots "The Manufacturers' Association of British Columbia, Vancouver, British Columbia", les mots "Transportation Commission of the Maritime Board of Trade, Montreal, Quebec."

H. A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 470

Relativement à la requête de la compagnie McDonald Metal Products, Limitée, (exploitant en sa qualité de propriétaire la compagnie MacDonald Wire Goods, Ltée.), demandant qu'un arrêt soit rendu modifiant les Règles relatives au transport par fret des explosifs et autres matières dangereuses, paragraphes 1631 et 1634, telles qu'approuvées par les ordonnances générales de la Commission N°s 203, 204 et 206.

Dossier N° 1717.51

VENDREDI, le 19 avril 1929.

L'hon. H. A. McKEOWN, C.R., *Commissaire en chef;*
S. J. McLEAN, *Commissaire en chef adjoint.*

Après avoir pris connaissance des documents produits à l'appui de la requête ainsi que du rapport et de la recommandation de son directeur adjoint de la Division du Trafic,

Lo Commission ordonne: Que les paragraphes 1631 et 1634 des Règles relatives au transport par fret des explosifs et autres matières dangereuses, soient modifiées en y ajoutant les mots suivants, à savoir:

> Ou dans des boîtes entourées de fil métallique, spécification N° 6-A, lorsqu'elles sont revêtues d'un papier à l'épreuve d'étincelles, ou lorsque des contenants intérieurs sont employés.

H. A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 471

Relativement à l'ordonnance générale de la Commission N° 271, en date du 10 septembre 1919, concernant la classification canadienne des marchandises et celle des messageries, et relativement aux articles 322 et 360 de la Loi des chemins de fer.

Dossier N° 25639

JEUDI, le 2 mai 1929.

L'hon. H. A. McKEOWN, C.R., *Commissaire en chef;*
S. J. McLEAN, *Commissaire en chef adjoint.*

Après avoir pris connaissance du rapport et de la recommandation du directeur du Service du Trafic de la Commission, ainsi que de la requête présentée par le ministère des chemins de fer et téléphones de l'Alberta,

Il est ordonné: Que ladite ordonnance générale N° 271, en date du 10 septembre 1919, soit par les présentes modifiée en ajoutant à la liste des personnes, à qui les épreuves qui sont imprimées d'avance concernant les changements projetés dans la Classification canadienne des marchandises doivent être adressées, le nom de A. Chard, qui a charge du fret et du trafic au ministère des chemins de fer et téléphones.

H. A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 472

Relativement à la requête de l'Association des chemins de fer du Canada pour l'approbation des étiquettes revisées à être employées sur les contenants de matières dangereuses transportées par fret.

Dossier N° 1717.53

LUNDI, le 20 mai 1929.

L'hon. H. A. McKEOWN, C.R., *Commissaire en chef;*
S. J. McLEAN, *Commissaire en chef adjoint.*

Attendu qu'il appert qu'il est désirable d'employer des étiquettes uniformes sur les colis contenant des matières dangereuses transportées par fret ou par express,

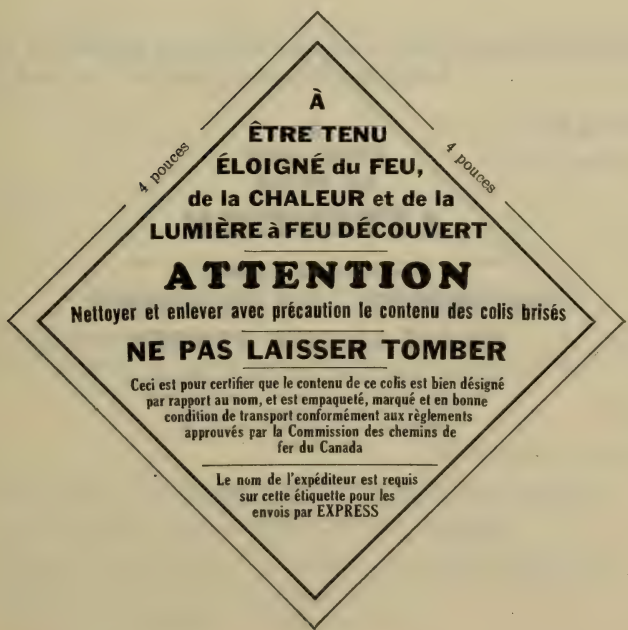
La Commission ordonne: 1. Que le paragraphe 1866 des Règles relatives au transport par fret des explosifs et autres matières dangereuses, telles qu'approuvées par les ordonnances générales de la Commission N°s 203, 204 et 206, en date du 11 août et du 7 septembre 1917, soit biffé et remplacé par le suivant:

1866. L'indication doit être en lettres noires entourée d'une bordure noire mesurant 3½ pouces de chaque côté ainsi qu'énoncée comme suit: [1]

---

[1] Le nom ainsi que la formule et le numéro du voiturier, ou le nom et l'adresse de l'expéditeur doivent paraître sur les étiquettes en caractères pas plus gros que le N° 10, s'ils sont placés en dedans de la bordure et dans le coin supérieur ou inférieur de l'étiquette.

ÉTIQUETTES ROUGES POUR LES LIQUIDES INFLAMMABLES
(FORMAT RÉDUIT)



ÉTIQUETTES JAUNES POUR LES MATIÈRES SOLIDES INFLAMMABLES
ET OXYDANTES
(FORMAT RÉDUIT)

ÉTIQUETTES ROUGES POUR LES GAZ INFLAMMABLES
(FORMAT RÉDUIT)

ÉTIQUETTES VERTES POUR LES GAZ NON-INFLAMMABLES
(FORMAT RÉDUIT)

ÉTIQUETTES BLANCHES POUR LES ACIDES
(FORMAT RÉDUIT)

2. Que les étiquettes autorisées par les présents règlements doivent être employées jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné.

H. A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 473

Relative aux règlements et instructions pour l'inspection et l'épreuve des chaudières de locomotives et de leurs accessoires.

Dossier N° 16513

MERCREDI, le 22 mai 1929.

L'hon. H. A. McKEOWN, C.R., *Commissaire en chef;*
S. J. McLEAN, *Commissaire en chef adjoint;*
THOMAS VIEN, C.R., *Commissaire en chef suppléant;*
C. LAWRENCE, *Commissaire;*
L'hon. T. C. NORRIS, *Commissaire.*

En conformité des pouvoirs qui lui sont conférés en vertu des articles 287 et 298 de la Loi des chemins de fer et de tous autres pouvoirs dont elle est investie, et après avoir pris connaissance des observations apportées à l'appui tant

de la part des chemins de fer Nationaux du Canada que de la part de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et de l'Association Canadienne des chemins de fer; vu aussi le rapport et la recommandation de son directeur du Service de l'exploitation,

La Commission ordonne: 1. Que les compagnies de chemins de fer soumises à sa juridiction adoptent et mettent immédiatement en vigueur les règlements et instructions relatifs à l'inspection et à l'épreuve des chaudières de locomotives et de leurs accessoires, ainsi que ci-après annexés et désignés par la lettre "A".

2. Que les ordonnances générales N° 71 en date du 7 février 1911, N° 78 en date du 14 juillet 1911, N° 85 en date du 12 février 1912, N° 389 en date du 21 janvier 1924, N° 394 en date du 8 février 1924, N° 423 en date du 31 août 1925, N° 428 en date du 1er février 1926, N° 445 en date du 18 juillet 1927, et N° 438 en date du 14 février 1927; que l'ordonnance N° 32237 en date du 24 mars 1922; et que les circulaires N° 76 en date du 16 janvier 1912, N° 109 en date du 1er avril 1913, et N° 192 en date du 15 juin 1921, émises par ordre de la Commission, soient rescindées et annulées.

H. A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

SERVICE DE L'EXPLOITATION

"A"

RÈGLES ET INSTRUCTIONS RELATIVES À L'INSPECTION ET À L'ÉPREUVE DES CHAUDIÈRES DE LOCOMOTIVES ET DE LEURS ACCESSOIRES

Approuvées par l'ordonnance générale N° 473

RESPONSABILITÉ PAR RAPPORT À LA CONSTRUCTION GÉNÉRALE

(1) La compagnie de chemin de fer sera tenue responsable des plans généraux et de la construction des chaudières de locomotives qui sont sous sa surveillance. La pression de sûreté de chaque chaudière de locomotive sera déterminée par le mécanicien en chef de la compagnie ou par un ingénieur mécanicien compétent sous sa direction après que le dessin général, le travail qui s'y rattache, le temps de la durée et la condition de la chaudière auront été étudiés à fond.

RÈGLES RELATIVES À L'INSPECTION

(2) Le mécanicien en chef de chaque endroit où sont fabriquées des chaudières sera tenu responsable de l'inspection et des réparations de toutes les chaudières de locomotives et de leurs accessoires soumises à sa juridiction. Il doit être tenu au courant que toutes les défectuosités qu'aurait pu découvrir l'inspection ont été convenablement réparées avant qu'une locomotive soit remise en service.

(3) L'expression "inspecteur" employée dans les présentes règles et instructions signifie l'inspecteur de la compagnie de chemin de fer à moins qu'il n'en soit spécifié autrement.

INSPECTION DE L'INTÉRIEUR DE LA CHAUDIÈRE

(4) *Date de l'inspection.*—L'intérieur de chaque chaudière doit être inspecté à fond avant que la chaudière soit mise en service et chaque fois qu'un nombre suffisant de tubes auront été enlevés pour permettre l'examen.

(5) *Enlèvement des tubes.*—Tous les tubes des chaudières en service, sauf les cas où il est autrement pourvu, devront être enlevés au moins tous les quatre ans, et tout l'intérieur de la chaudière devra être inspecté à fond. Après que les tubes auront été enlevés, le dépôt devra être enlevé et l'intérieur devra être complètement nettoyé. L'enlèvement des tubes devra être fait après un service de quarante-huit mois solaires, pourvu que ce service soit donné en dedans de cinq années consécutives. Les parties de mois solaires où les tubes sont hors de service ne seront pas calculées. Le temps hors de service doit être proprement mentionné sur des rapports "hors de service", et les mois durant lesquels l'on réclame qu'il n'y a pas eu de service doivent être mentionnés sur l'endos de chaque rapport d'inspection subséquente et de la carte indicatrice de l'abri. La période de temps pour l'enlèvement des tubes peut être prolongée à la suite d'une demande formelle au directeur du service de l'exploitation, si une enquête démontre que les conditions le justifient. Si l'on veut obtenir une extension de temps, une demande à cet effet doit être adressée au directeur du service de l'exploitation, et ce pour chaque locomotive, quarante-cinq (45) jours avant que ne devienne dû l'enlèvement des tubes, et cette demande doit mentionner:—

(1) Le numéro de la locomotive pour laquelle on désire obtenir une extension de temps.
(2) La date du dernier enlèvement des tubes.
(3) Le parcours milliaire depuis l'enlèvement des tubes, et le nettoyage et l'inspection de l'intérieur de la chaudière.
(4) Le nombre de mois solaires complets durant lesquels on réclame que les tubes ont été hors de service.
(5) La période de temps pour laquelle on désire obtenir une extension.
(6) Endroit où se trouvera la locomotive et où se fera l'enlèvement de la calotte du dôme et du tuyau d'admission pour permettre un examen par un inspecteur de la Commission.

(6) *Mode d'inspection.*—Tout l'intérieur de la chaudière doit être examiné afin de se rendre compte des fissures, des piqûres, des rainures ou d'indications de surchauffage et de dommages causés par l'accumulation de boue ou la formation d'un dépôt épais. Le bord des tôles, tous les recouvrements, coutures et autres endroits où des fentes et autres défectuosités sont sujettes à se produire ou qu'un examen extérieur peut avoir indiquées, doivent être inspectés très minutieusement. On doit voir à ce que les liens et les étais soient serrés, à ce que les boulons soient bien tenus en place, et à ce que chacun soit en état de supporter sa part de fardeau.

(7) *Réparations.*—Toute chaudière dans laquelle il se produit des fentes doit être retirée du service, réparée parfaitement, et déclarée en état satisfaisant avant d'être remise en service.

(8) *Coutures à joint superposé.*—Toute chaudière ayant des coutures longitudinales à joint superposé, sans plaques de renfort, doit être examinée avec un soin tout particulier afin de découvrir des rainures ou fentes sur le bord des coutures.

(9) *Bouchons fusibles.*—Si les chaudières sont pourvues de bouchons fusibles, ces derniers doivent être enlevés et nettoyés au moins une fois par mois. Leur enlèvement doit être noté dans le rapport d'inspection.

INSPECTION DE L'EXTÉRIEUR DES CHAUDIÈRES

(10) *Date de l'inspection.*—L'extérieur de toute chaudière doit subir un examen complet avant que cette dernière soit mise en service et chaque fois que la chemise et le revêtement sont enlevés.

(11) *Enlèvement du revêtement.*—La chemise et le revêtement doivent être enlevés après un service de soixante mois solaires, pourvu que ce service ait été donné en dedans de six années consécutives, et une inspection complète de tout l'extérieur de la chaudière, alors que celle-ci sera soumise à une pression hydrostatique, doit être faite. La chemise et le revêtement doivent aussi être enlevés lorsque l'inspecteur de la Commission ou celui de la compagnie de chemin de fer le juge à propos ou nécessaire, vu certaines indications de coulage.

ÉPREUVE DES CHAUDIÈRES

(12) *Date de l'épreuve.*—Chaque chaudière avant d'être mise en service et après une période d'au moins douze mois de service, pourvu que ce service ait été donné en dedans de deux années consécutives, doit être soumise à une pression hydrostatique de 25 pour cent au-dessus de la pression de fonctionnement à la vapeur.

(13) *Enlèvement de la calotte du dôme.*—La calotte du dôme et le tuyau d'admission doivent être enlevés au moment de faire l'épreuve hydrostatique, et la surface de l'intérieur ainsi que les raccords de la chaudière doivent être examinés à fond en autant que les circonstances le permettent. Dans le cas où l'on peut pénétrer dans la chaudière et l'examiner complètement sans enlever le tuyau d'admission, l'inspecteur peut faire l'examen en n'enlevant que la calotte du dôme; cet écart de la règle doit cependant être noté dans le rapport d'inspection.

(14) *Témoin de l'épreuve.*—Quand l'épreuve est faite par l'inspecteur du chemin de fer, un représentant autorisé de la compagnie, tout à fait au courant de la construction de chaudières, doit être présent à l'épreuve et examiner la chaudière à fond alors qu'elle est soumise à la pression hydrostatique.

(15) *Réparations et épreuve par la vapeur.*—Quand toutes les réparations nécessaires sont terminées, on doit chauffer la chaudière, et la pression par la vapeur doit être élevée à pas moins du maximum requis pour son fonctionnement, et la chaudière ainsi que ses accessoires doivent être soigneusement examinés. Tous les robinets, soupapes, coutures, boulons et rivets doivent être serrés sous cette pression, et toutes défectuosités que l'on découvre doivent être réparées.

ÉPREUVE DES BOULONS D'ENTRETOISE

(16) *Date de l'épreuve des boulons rigides.*—Tous les boulons d'entretoise doivent être mis à l'épreuve au moins une fois par mois; ils doivent aussi être éprouvés immédiatement après chaque épreuve hydrostatique.

(17) *Mode d'épreuve des boulons rigides.*—L'inspecteur doit frapper chaque boulon et juger des boulons brisés par le son ou la vibration de la plaque. Si des épreuves de boulons d'entretoise sont faites lorsque la chaudière est remplie d'eau, il ne doit pas y avoir une pression de moins de cinquante livres dans la chaudière. Si la chaudière n'est pas sous pression, l'épreuve peut être faite après en avoir enlevé toute l'eau, et dans ce cas la vibration de la plaque indiquera les parties brisées. La dernière épreuve est préférable.

(18) *Mode d'épreuve des boulons à tête flexible.*—(*a*) Sauf ce qui est déclaré au paragraphe (*b*), on doit enlever la tête à tout boulon d'entretoise flexible dont la tête paraît à l'extérieur, après un service de vingt-quatre mois solaires complets, et en examiner les boulons et les manchons pour constater

s'il y a des ruptures, pourvu que ce service ait été donné en dedans de trois années consécutives. On ne doit pas calculer les parties des mois de calendrier où il n'y a pas eu de service. Le temps où il n'y a pas eu de service de donné doit être bien noté dans les rapports "hors de service" et l'on doit inscrire sur l'endos de chaque rapport d'inspection subséquente et sur le diagramme de l'abri les mois durant lesquels il n'y a pas eu de service. Chaque fois que l'on a recours à l'épreuve hydrostatique, l'épreuve du marteau, telle que requise par les Règles 16 et 17, doit être faite pendant que la chaudière est soumise à la pression hydrostatique à pas moins du maximum requis pour son fonctionnement.

(*b*) Lorsque tous les boulons d'entretoise flexibles dont une chaudière est pourvue ont des trous de regard de pas moins de trois-seizièmes (3/16) de pouce et de pas plus de sept-trente-deuxièmes (7/32) de pouce de diamètre, sur toute la longueur, et jusqu'à pas moins d'un tiers (⅓) de diamètre dans la tête, et que ces trous sont empêchés de se fermer par la rouille ou la corrosion, au moyen de plaques de cuivre ou d'autres modes approuvés, et qu'ils sont ouverts et éprouvés toutes les fois qu'on applique l'épreuve hydrostatique, avec un instrument électrique ou autre qui indique d'une façon positive quand les trous de regard sont ouverts sur toute leur longueur, il n'est pas nécessaire d'enlever les têtes. Lorsque cette épreuve est terminée, on doit appliquer l'épreuve hydrostatique et enlever les boulons d'entretoise qui indiquent qu'il se produit du coulage par les trous de regard.

Les extrémités intérieures des trous de regard doivent être tenues fermées avec un matériel poreux à l'épreuve du feu, lequel doit exclure les matières étrangères et permettre le passage de la vapeur ou de l'eau, si le boulon est brisé ou fracturé, dans le trou de regard. Lorsque cette épreuve est terminée, les extrémités des trous de regard doivent être fermées avec un matériel de couleur différente de celle que possède le matériel qui a été enlevé, et l'on doit prendre note des couleurs qui ont été employées.

Pour faire l'épreuve des boulons d'entretoise flexibles pourvus de trous de regard s'étendant sur toute leur longueur et aussi dans leur tête, on peut employer un instrument électrique ou autre qui puisse permettre à un morceau de bois mince de pénétrer dans le trou de regard, dans toute sa longueur, avec une fiche de prise de courant électrique fabriquée de façon à pouvoir s'ajuster dans l'ouverture d'un trou de regard voisin et par là occasionner un courant électrique au moyen des plaques de tête du foyer, et allumer une ampoule pouvant être aperçue par le préposé à ces opérations, montrant ainsi que le trou dans le boulon d'entretoise à être éprouvé est libre sur toute la longueur de l'ouverture.

Lorsqu'on remplit les conditions du paragraphe (*b*), tel que pourvu au premier paragraphe des règles, on n'exige pas l'enlèvement des tête de boulons d'entretoise flexibles.

Lorsqu'on remplit les conditions du paragraphe (*b*) et que l'on n'enlève pas les têtes, l'article N° 5 de l'Inspection Annuelle des locomotives et Rapport des Réparations doit recevoir la réponse "Non", avec la note au bas ou en marge du rapport, "La Règle 18 (*b*) suivie".

(*c*) L'enlèvement des têtes de boulons d'entretoise flexibles et autres épreuves doivent être inscrits sur la Formule N° 2, et le bureau de la compagnie de chemin de fer doit soigneusement tenir compte des inspections et des épreuves qui ont été faites.

(*d*) Les plaques de tête du foyer doivent être soigneusement examinées au moins une fois par mois pour y constater s'il y a de la boue brûlée, du bombement et des indices de boulons d'entretoise brisés.

(*e*) Les têtes de boulons d'entretoise doivent être enlevées, ou une des épreuves ci-dessus mentionnées faite chaque fois que l'inspecteur de la Commission, ou celui du chemin de fer, considère l'enlèvement désirable afin de bien se rendre compte de l'état des boulons ou des manchons.

(19) *Mode d'épreuve des boulons flexibles sans têtes.*—Les boulons d'entretoise flexibles qui n'ont pas de têtes doivent être éprouvés une fois par mois de même que les boulons rigides. Toutes les fois que l'on a recours à l'épreuve hydrostatique, celle-ci doit être faite pendant que la chaudière est soumise à une pression hydrostatique équivalente à celle qui est requise pour son fonctionnement, et l'on doit prendre note d'une telle épreuve sur la Formule N° 2.

(20) *Boulons d'entretoise brisés.*—On ne permettra pas à une chaudière de continuer à demeurer en service lorsqu'il y aura deux boulons d'entretoise adjacents de brisés ou de bouchés dans quelque partie du foyer ou de la chambre à combustion, non plus lorsqu'il y en aura trois ou plus de brisés ou de bouchés dans un cercle de quatre pieds de diamètre, et non plus lorsqu'il y en aura cinq ou plus de brisés ou de bouchés dans toute la chaudière.

(21) *Trous de regard.*—Tous les boulons d'entretoise de moins de huit (8) pouces, employés après le 1er janvier 1912, devront avoir des trous de regard d'au moins trois-seizièmes (3/16) de pouce de diamètre et de pas moins de $1\frac{1}{4}$ pouces de profond dans le bout extérieur. Ces trous doivent être toujours tenus ouverts.

MANOMÈTRES INDICATEURS DE LA PRESSION DE LA VAPEUR

(22) *Installation des manomètres.*—Toutes les chaudières doivent avoir au moins un manomètre qui indique exactement la pression effective. On aura soin de le placer dans un endroit convenablement frais, où il pourra être commodément consulté par les mécaniciens.

(23) *Siphon.*—Chaque manomètre doit avoir un siphon d'une capacité suffisante pour empêcher la vapeur de pénétrer dans le manomètre. Le raccord des tuyaux entrera directement dans la chaudière, et sera maintenu imperméable à la vapeur entre la chaudière et le manomètre. Le tuyau du siphon et ses raccords à la chaudière doivent être nettoyés chaque fois qu'on fait l'épreuve du manomètre.

(24) *Epoque des épreuves.*—Les manomètres à vapeur doivent être éprouvés au moins une fois tous les trois mois et aussi quand on y découvre quelques irrégularités.

(25) *Mode d'épreuve.*—Les manomètres à vapeur doivent être comparés avec un manomètre d'épreuve exact ou un appareil pour éprouver le poids mort, et les manomètres trouvés inexacts doivent être corrigés avant d'être mis en service.

(26) *Timbres.*—Un timbre métallique indiquant la pression à vapeur permise sera fixé à la tête de la chaudière, dans l'abri. Si la tête de la chaudière est enveloppée, l'enveloppe et la chemise doivent être coupées de manière à ce que le timbre puisse être vu.

(27) *Numéro de la chaudière.*—Le numéro du fabricant de la chaudière, s'il est connu, doit être étampé sur le dôme. Si on ne peut obtenir le numéro du fabricant, on en désignera un qui sera employé lors de la préparation de la carte de spécification, et qui doit être étampé sur le dôme.

SOUPAPES DE SÛRETÉ

(28) *Soupape de sûreté.*—Toute chaudière doit être munie de deux soupapes de sûreté au moins dont la capacité doit être suffisante pour empêcher, en toutes conditions de service, une accumulation de pression de plus de 5 pour cent au-dessus de la pression de vapeur permise.

(29) *Pose des soupapes de sûreté.*—Les soupapes de sûreté seront ajustées par la jauge employée pour la chaudière de façon à s'ouvrir à une pression de pas plus de six livres au-dessus de la pression de vapeur permise, la jauge devant,

dans tous les cas, être éprouvée avant que les soupapes de sûreté soient ajustées ou que des changements soient effectués dans leur ajustage. Lorsqu'on est à ajuster des soupapes de sûreté, le niveau de l'eau dans la chaudière ne doit pas être au-dessus du robinet-jauge le plus élevé.

(30) *Epoque de l'épreuve.*—Les soupapes de sûreté doivent être éprouvées sous vapeur au moins une fois tous les trois mois et aussi lorsque des irrégularités sont rapportées.

INDICATEUR DE NIVEAU D'EAU ET ROBINETS DE JAUGE

(31) *Indicateur de niveau d'eau et robinets de jauge.*—Toute chaudière doit être munie au moins d'un indicateur de niveau d'eau et de trois robinets de jauge. Le robinet de jauge le plus bas et le degré le moins élevé sur l'indicateur de niveau d'eau ne doivent pas être à moins de trois pouces au-dessus de la partie la plus élevée du ciel du fourneau.

(32) *Soupapes de l'indicateur de niveau de l'eau.*—Tous les indicateurs de niveau de l'eau doivent être munis de deux soupapes ou robinets d'interception, l'un au raccord supérieur et l'autre au raccord inférieur de la chaudière, et aussi d'un robinet de purge, construits et placés de façon à ce qu'ils puissent être facilement ouverts et fermés à la main.

(33) *Epoque du nettoyage.*—Les broches de tous les robinets-jauges et des robinets indicateurs de niveau de l'eau doivent être enlevées, et les robinets complètement nettoyés en enlevant le dépôt et les sédiments au moins une fois par mois.

(34) Tous les indicateurs de niveau de l'eau doivent être soufflés et les robinets-jauges éprouvés, avant que chaque déclic et les robinets-jauges soient maintenus dans une telle condition qu'ils puissent être facilement ouverts et fermés à la main sans l'aide d'une clef ou autre outil.

(35) *Protecteurs de l'indicateur de niveau de l'eau et du graisseur.*—Les garnitures en verre de l'indicateur de niveau d'eau sur toutes les locomotives doivent être protégées par une armature forte faite d'aluminium ou de cuivre et munie de lourds protecteurs en verre, spécialement durci, de $\frac{3}{8}$ de pouce d'épaisseur, avec un tuyau de sortie fixé au fond de la garniture de l'indicateur de niveau d'eau, lequel permettra à la vapeur provenant du tube brisé de passer au-dessus du tablier de la locomotive ou près du tablier lui-même. Ces accessoires doivent être placés de façon à assurer une lecture exacte du niveau de l'eau dans la chaudière en tout temps, et être tout à fait à la vue du mécanicien et du chauffeur, et les lumières doivent être placées de façon à ce qu'il y ait une vue libre et sans obstacles de l'eau dans la garniture.

Les dispositions de la présente règle, en tant que le type des protecteurs est concerné, ne s'appliquent pas aux chemins de fer Central Vermont, Rutland, Great Northern, Delaware & Hudson (Napiervielle Junction).

(36) *Lanternes des indicateurs de niveau d'eau.*—Tous les indicateurs de niveau d'eau doivent être munis d'une lanterne convenable placée de manière à permettre au mécanicien de voir facilement l'eau dans l'indicateur.

INJECTEURS

(37) Les injecteurs doivent être tenus en bon état, libres de tout dépôt, et doivent être éprouvés avant chaque départ du train. Les soupapes de retenue, la conduite de refoulement, les tuyaux d'alimentation d'eau, le boyau du réservoir et ses soupapes doivent être tenus en bon état, exempts de fuites et libres de matières étrangères qui mettraient un obstacle à l'écoulement de l'eau.

TAMPONS DES TUBES

(38) Les tampons des tubes doivent être pourvus d'un trou au centre de pas moins de trois quarts de pouce de diamètre. Lorsqu'un ou plusieurs tubes sont tamponnés aux deux bouts, les tampons doivent être liés ensemble au moyen d'une tige de pas moins de cinq huitièmes de pouce de diamètre. Les tampons des tubes doivent être enlevés et les tubes réparés au premier endroit où ces réparations peuvent être faites convenablement.

LAVAGE DES CHAUDIÈRES

(39) *Epoque du lavage.*—Toutes les chaudières doivent être lavées avec soin aussi souvent que l'exigeront les conditions de l'eau, mais, toutefois, pas moins d'une fois par mois. On prendra pour acquit que toutes les chaudières auront été en service continue entre les lavages, à moins que les dates où les chaudières ont été hors de service ne soient certifiés dans les rapports de lavage d'inspection.

(40) *Enlèvement des tampons.*—Lorsqu'on fait le lavage, on doit enlever tous les tampons de purge, noix et rondelles.

(41) *Tubes d'eau.*—On doit porter une attention spéciale aux culottes et cuissards afin de voir à ce qu'ils soient exempts de tout dépôt et de tout sédiment.

(42) *Archives.*—Un procès-verbal fidèle de tous les lavages des chaudières doit être gardé dans les bureaux de la compagnie du chemin de fer. Les renseignements suivants doivent y être donnés le jour où ont lieu les lavages.

(*a*) Le numéro de la locomotive.
(*b*) Date du lavage.
(*c*) Signature de celui qui fait le lavage des chaudières ou de celui qui en fait l'inspection.
(*d*) Déclaration à l'effet que les tiges des robinets de jauge et des robinets d'indicateurs de niveau d'eau ont été enlevées et que les robinets ont été nettoyés.
(*e*) Signature de l'inspecteur des chaudières ou de l'employé qui a enlevé les tiges et nettoyé les robinets.

FUITES DE VAPEUR

(43) *Fuites sous le revêtement.*—Si une fuite sérieuse se produit sous le revêtement, on doit faire un examen et localiser la fuite. Si l'on constate qu'elle est due à une fissure dans l'enveloppe ou à une autre défectuosité quelconque qui diminue la sécurité, la chaudière doit être mise hors de service immédiatement, puis réparée avec soin et un rapport doit être fait à l'effet qu'elle est dans un état satisfaisant avant qu'elle puisse être remise en service.

(44) *Fuites à la vue des mécaniciens.*—Toutes les soupapes ainsi que tous les robinets, joints, étais, boulons et coutures doivent être en bon état de façon à ne pas laisser sortir de vapeur qui puisse obscurcir la vue des mécaniciens.

PRODUCTION DE RAPPORTS

(45) *Rapport d'inspection.*—Une fois par mois au moins et dans les quinze jours qui suivent chaque inspection, un rapport suivant la formule 1 d'un format de 6 pouces par 9 doit être déposé chez le directeur du Service de l'exploitation de la Commission, pour chaque locomotive utilisée par une compagnie de chemin de fer, et une copie de ce rapport doit aussi être déposée au bureau du mécanicien en chef qui a la locomotive sous sa responsabilité.

(46) Une copie du rapport de l'inspection mensuelle, Formule nº 1, ou une copie du rapport de l'inspection annuelle, Formule nº 2, lorsque celui-ci remplace le rapport mensuel, doit être placée sous verre dans l'abri de la locomotive avant que la chaudière soit mise en service.

Dans le cas des locomotives de fabrication américaine, faisant du service international entre les Etats-Unis et le Canada, il n'est pas nécessaire d'afficher dans leurs abris des certificats comme l'exige l'article 46 des présents règlements, pourvu que les certificats requis par l'*Interstate Commerce Commission* ou le *Public Service Commission* de New-York soient affichés dans les abris de ces locomotives; et la formule, qui est employée pour faire rapport à l'*Interstate Commerce Commission* ou au *Public Service Commission* de New-York sur les inspections de locomotives, peut être employée pour faire rapport à la Commission des chemins de fer du Canada, en vertu de l'article 45 des présents règlements.

(47) Une fois par année au moins et dans les quinze jours après qu'on aura terminé une épreuve hydrostatique ou d'autres épreuves requises, un rapport de telles épreuves, montran tles conditions générales de la chaudière et les réparations qui y ont été faites, devra être fait sur la formule nº 2 d'un format de 6 pouces par 9 de l'annexe ci-après et déposé au bureau du directeur du Service de l'exploitation de la Commission, et une copie dudit rapport devra être déposée au bureau du mécanicien en chef qui a la locomotive sous sa responsabilité. Le rapport mensuel ne sera pas exigé pour le mois durant lequel le présent rapport sera déposé.

(48) *Les rapports "hors de service".*—Des rapports "hors de service" doivent être déposés à la fin de chaque mois auquel ils se rapportent, et indiquer la date à laquelle la locomotive a été mise hors de service, les motifs, l'endroit ainsi que la date de la production du rapport, tel que démontré ci-après:—

> Hors de service ..... à partir de ..... 19... à cause de ..... et ne sera pas utilisée de nouveau jusqu'à ce que le rapport d'inspection soit déposé. Daté ..... 19... à .....

Avant que telles locomotives soient remises en service, il faut qu'une inspection soit faite et un rapport déposé.

(49) *Carte de devis.*—Une carte de devis de 8 pouces par 10½, formule nº 3 de l'annexe ci-après, contenant les résultats des calculs faits pour déterminer la pression effective et autres données nécessaires, doit être déposée au bureau du directeur du service de l'exploitation de la Commission pour chaque chaudière de locomotive. Une copie doit être aussi déposée au bureau du mécanicien en chef qui a la surveillance de la locomotive. Chaque carte de devis doit être vérifiée par l'ingénieur qui a fait les calculs et approuvée par le mécanicien en chef. Ces cartes doivent être déposées aussi promptement que le permettent l'examen et les calculs exacts. Là où des dessins fidèles des chaudières peuvent être obtenus, les données pour la carte de devis, formule nº 3, peuvent être tirées des dessins, et ces cartes de devis doivent être complétées et expédiées sans retard. Là où des dessins fidèles ne peuvent pas être obtenus, il faut se procurer les données requises à la première occasion où l'on fait des réparations générales ou lorsqu'on enlève les tubes. Les cartes de devis doivent être envoyées dans le cours du mois après que l'examen a été fait, et tous les examens doivent être complétés et les cartes de devis déposées avant le 1er juillet 1930, les tubes devant être enlevés, si cela est nécessaire, pour permettre que l'examen soit fait avant cette date.

Quand on fait des réparations ou des changements de nature à affecter les données qui apparaissent sur la carte de devis, une carte corrigée ou un rapport de changements, fait sur une formule de 8 pouces par 10½, dûment certifié et donnant les détails de tels changements, doit être produit dans les trente jours de la date où ils sont complétés. Ce rapport doit comprendre:—

(*a*) L'emploi de nouvelles plaques du corps cylindrique ou de nouveaux dômes.

(*b*) Les rapiéçages aux corps cylindrique ou aux dômes des chaudières ou à une partie de l'enveloppe en tôle des chaudières avec un tirant transversal du ciel de foyer, laquelle n'est pas supportée par les boulons d'entretoise.

(*c*) Les renforcements longitudinaux de coutures.

(*d*) Les changements dans la dimension ou le nombre des tirants, en mentionnant la tension maximum.

(*e*) L'emploi initial de surchauffeurs, de tubes de foyer ou de tubes d'eau, en mentionnant le nombre et les dimensions des tubes.

(*f*) Les changements dans le nombre ou la capacité des soupapes de sûreté.

Le rapport des rapiéçages doit être accompagné d'un dessin ou d'un bleu montrant le rapiéçage, sa situation par rapport à l'axe de la chaudière, mentionnant toutes dimensions nécessaires, et montrant la nature et l'endroit de la défectuosité. Les rapiéçages faits antérieurement devraient être rapportés la première fois que la chaudière est démontée pour permettre un examen.

(50) Dans le cas d'un accident résultant d'une défectuosité quelconque d'une chaudière de locomotive ou d'un de ses accessoires, et occasionnant des blessures graves ou la mort d'une ou de plusieurs personnes, le voiturier à qui appartient la locomotive ou qui l'opère doit immédiatement transmettre par télégramme au directeur du Service de l'exploitation de la Commission, à son bureau à Ottawa, Ontario, un rapport de tel accident, mentionnant la nature de l'accident, l'endroit où il est survenu et si la locomotive peut être inspectée. Ce télégramme doit être confirmé immédiatement par lettre, donnant un rapport complet détaillé de l'accident, ainsi que ses causes en autant qu'elles peuvent être connues, et une liste complète des personnes tuées ou blessées.

Les garnitures d'indicateurs de niveau d'eau, tous les robinets de jauge ou aucun des accessoires en rapport avec l'approvisionnement d'eau de la chaudière de locomotive ne doivent pas être enlevés de la chaudière ni manipulés d'aucune façon, et ce, jusqu'à ce que l'inspecteur de la Commission ait complété son examen.

(51) Dans tous les cas de dommages causés aux foyers de locomotives par le manque d'approvisionnement d'eau, un rapport établissant tel dommages doit être promptement expédié au directeur du Service de l'exploitation de la Commission.

(52) Les compagnies de chemins de fer doivent déposer au bureau du directeur du Service de l'exploitation de la Commission une liste indiquant les numéros de toutes les locomotives qui leur appartiennent et de celles qu'elles louent, ainsi qu'une liste qui donne les numéros de toutes locomotives additionnelles qui peuvent être achetées, fabriquées ou louées, de temps à autre, par lesdites compagnies de chemins de fer.

Formule N° 1 relative aux chaudières

RAPPORT MENSUEL D'INSPECTION ET DES RÉPARATIONS DE CHAUDIÈRES DE LOCOMOTIVES

Mois de..... 19....

Locomotive { N° ..... / Initiale.....

En conformité de l'Ordonnance de la Commission et des règles et instructions émises en vertu de ladite ordonnance, je certifie par les présentes que le ....19....à....., j'ai fait l'inspection de la chaudière de la locomotive N°....., ainsi que de ses accessoires, opérée par la compagnie.....; que les défectuosités découvertes par ladite inspection ont été réparées, sauf ce qui est noté sur l'endos du présent rapport; qu'au meilleur de ma connaissance et de ma croyance, ladite chaudière et ses accessoires sont en bon état d'usage et offrent toute sûreté dans son opération sous une pression de vapeur de.....livres par pouce carré.

1. Jauges de vapeur éprouvées et trouvées en bon état le.....19....
2. Les soupapes de sûreté ajustées pour s'ouvrir à .....liv.....liv. .....liv. le.....19....
3. Les deux injecteurs ont-ils été éprouvés et trouvés en bon état?.....
4. A-t-on remédié aux fuites de vapeur?.....
5. Etat des freins et des signaux.....
6. Etat de l'appareil d'attelage entre la locomotive et le tender..... inspecté le.....19.....
7. Etat de l'appareil de traction aux extrémités d'avant et d'arrière..... .....
8. Etat de l'appareil moteur et de l'appareil de roulement.....
9. Le surchauffeur a-t-il été éprouvé et inspecté?.....
10. Etat du surchauffeur.....
11. La chaudière a-t-elle été lavée?.....Les tiges des robinets d'indicateurs de niveau d'eau et des robinets de jauge ainsi que les colonnes d'eau ont-elles été nettoyées?.....
12. Etat des raccords du régulateur et des chevilles de la clavette de butée... .....
13. A-t-on remédié aux fuites de vapeur?.....
14. Etat des tirants verticaux et des entretoises..... .....
15. Nombre des tirants verticaux et des entretoises renouvelés.....
16. Etat des tubes et des plaques du foyer.....
17. Etat des tubes du ciel du foyer ou des tubes d'eau fixes, s'ils sont employés .....
18. Les bouchons fusibles ou l'avertisseur d'alimentation ont-ils été nettoyés?
19. Les tubes du ciel du foyer ont-ils été nettoyés avec un nettoyeur mécanique?.....
20. Etat du tender.....
21. Date de l'épreuve hydrostatique antérieure.....19....
22. Date de l'enlèvement précédent des têtes des entretoises flexibles....19....

Province de..... }
Comté de..... }

.....
Inspecteur.

certifie par les présentes qu'au meilleur de ma connaissance et de ma croyance le rapport ci-dessus est exact.

.....
Officier en charge.

Formule N° 2 relative aux chaudières.

RAPPORT ANNUEL D'INSPECTION ET DES RÉPARATIONS DE CHAUDIÈRES DE LOCOMOTIVES

Locomotive { N°..... / Initiale.....

En conformité de l'Ordonnance de la Commission et des règles et instructions émises en vertu de ladite ordonnance, je certifie par les présentes que le..... .....19...., à....., j'ai fait l'inspection de la chaudière de la locomotive N°.....ainsi que de ses accessoires, opérée par la compagnie.....; que les défectuosités découvertes par ladite inspection ont été réparées, sauf ce qui est noté sur l'endos du présent rapport; qu'au meilleur de ma connaissance et de ma croyance, ladite chaudière et ses accessoires sont en bon état d'usage et offrent toute sûreté dans son opération sous une pression de vapeur de.....livres par pouce carré.

1. Date de l'épreuve hydrostatique précédente.....19....
2. Date de l'enlèvement précédent des têtes des entretoises flexibles....19....
3. Date de l'enlèvement précédent des tubes.....19....
4. Date de l'enlèvement précédent de toutes garnitures.....19....
5. Les têtes ont-elles été enlevées de toutes les entretoises flexibles?.....
6. Les tubes ont-ils été tous enlevés?.....
   Le nombre d'enlevés.....
7. Toutes les garnitures ont-elles été enlevées?.....
8. Etat de l'intérieur du corps cylindrique.....
9. Etat de l'extérieur du corps cylindrique.....
10. L'épreuve hydrostatique de.....livres a été faite
11. A-t-on pénétré dans la chaudière et celle-ci a-t-elle été inspectée?.....
12. La chaudière a-t-elle été lavée?.....Les robinets d'indicateur de niveau d'eau, les robinets de jauge et la colonne double ont-ils été nettoyés?.....
13. Etat des tirants du ciel du foyer et des entretoises.....
14. Nombre des tirants du ciel du foyer et des entretoises brisés renouvelés..
15. Etat des chapes de suspension des fermes et des fermes du ciel du foyer...
16. Etat des tirants du ciel du foyer et des boulons.....
17. Etat des tirants de plaques tubulaires.....
18. Etat des tirants du fond du cylindre.....
19. Etat des tirants de la plaque tubulaire de la boîte à fumée.....
20. Etat des plaques et des tubes du foyer.....
21. Etat des tubes du ciel du foyer.....
    Tubes d'eau fixes.....
22. Les tubes du ciel du foyer ont-ils été nettoyés avec un nettoyeur mécanique?.....
23. Etat des surchauffeurs.....
24. Les bouchons fusibles ou l'avertisseur d'alimentation ont-ils été nettoyés?.....
25. A-t-on remédié aux fuites de vapeur?.....

Je certifie que le rapport ci-dessus est exact.....
Inspecteur des chaudières.

26. Les jauges de vapeur ont-elles été éprouvées et trouvées en bon état?.....
27. Les soupapes de sûreté ajustées pour s'ouvrir sous une pression de.....liv.
    .....liv.
28. Les deux injecteurs ont-ils été éprouvés et trouvés en bon état?.....
29. A-t-on remédié aux fuites de vapeur?.....
30. L'épreuve hydrostatique de.....livres exercée sur les principaux réservoirs
31. Les principaux réservoirs ont-ils été éprouvés sous pression au moyen d'un marteau?.....
32. Etat des freins et des signaux.....
33. La barre de traction et les goupilles ont-elles été enlevées et inspectées? .....
34. Etat de l'appareil de traction et de l'appareil d'attelage.....
35. Etat de l'appareil moteur et de l'appareil de roulement.....
36. La pompe d'alimentation d'eau a-t-elle été éprouvée et trouvée en bon état?.....
37. Etat du système de chauffage d'eau.....
38. Etat du tender.....

Comté de..... } Je certifie que le rapport ci-dessus est exact.....Inspecteur.

Province de..... } Le rapport ci-dessus est exact et la formule approuvée.....
Officier en charge.

Tableau à être imprimé sur l'endos des rapports mensuels et annuels d'inspection des chaudières de locomotives et des réparations.

RAPPORT SUR LES LOCOMOTIVES HORS DE SERVICE

(Mois complets de calendrier durant lesquels les locomotives ont été hors de service)

Année	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Indiquer par un X dans les colonnes ci-dessus les mois de calendrier complets durant lesquels la locomotive a été hors de service.

EXAMEN SPÉCIAL MENSUEL DES APPAREILS DE PROTECTION CONTRE LE FEU SUR LES LOCOMOTIVES

Condition de	Réparations faites
Pare-étincelles.....	.....
Plaques d'avant foyer.....	.....
Cendriers.....	.....
Clapets.....	.....
Portes glissantes et portes ordinaires.....	.....

Inspectée par.....le.....19....

Formule N° 3.

CARTE DE DEVIS POUR LA LOCOMOTIVE N°.....

Appartenant à la compagnie de chemin de fer.....
Mise en opération par la compagnie de chemin de fer.....

Fabricant.....
Numéro de chaudière du fabricant.....
Date de la fabrication.....
Type de chaudière.....
Matériel des plaques de l'enveloppe de la chaudière.....
Matériel des rivets.....
Endroit où est placé le dôme.....
Surface de grille en pieds carrés.....
Hauteur de la cote la moins élevée de l'indicateur de niveau d'eau au-dessus de la tôle du ciel.....
Hauteur du robinet de jauge le moins élevé au-dessus de la tôle du ciel.....
Tubes d'eau fixes de 0. de diamètre.....épaisseur.....
Tubes du foyer, de 0. de diamètre.....épaisseur.....
Tubes de chauffe, nombre.....
Tubes de chauffe, 0. de diamètre.....longueur.....
Soupapes de sûreté:

N°	Grosseur	Fabrication	Genre
.....			
.....			
.....			

Boulons d'entretoise du foyer, 0. de diamètre.....espacés .....X.....
Boulons d'entretoise de la chambre à combustion, 0. de diamètre.....
Boulons d'entretoise de la chambre à combustion, espacés.....X.....
Tirants verticaux, 0. diamètre.....sommet.....base.....
Tirants verticaux, espacés.....X.....
Espace réservé à l'eau dans le cadre du foyer, côtés.....
arrière.....avant.....
Largeur de l'espace réservé à l'eau aux côtés du foyer mesurés à l'axe de la chaudière avant.....
arrière.....

Plaques de l'enveloppe:
Tube de la boîte à fumée.....épaisseur.
1er tronçon.....épaisseur.....1. de diam.
2e tronçon.....épaisseur.....1. de diam.
3e tronçon.....épaisseur.....1. de diam.
Mémo:—Lorsque les tronçons ne sont pas cylindriques, on doit donner le diamètre intérieur à chaque extrémité.
Foyer:
Epaisseur des plaques—
Tube.....ciel.....côté.....
Porte.....chambre à combustion.....
Plaque tubulaire intérieure (si la plaque du tube est en deux morceaux)
Foyer extérieur:
Epaisseur des plaques—tubulaires.....fond.....
toit.....côtés.....
Diamètre intérieur du dôme.....
Epaisseur de la plaque.....base.....revêtement.....
A-t-on produit des rapports authentiques sur les épreuves du matériel employé dans la fabrication des chaudières?.....
Pièces produites au dossier et conservées dans les archives de la compagnie....
indiquer que la force de tension la plus basse des plaques de l'enveloppe de la chaudière est de:
1er tronçon.....liv. par pce car.
2e tronçon.....liv. par pce car.
3e tronçon.....liv. par pce car.
L'enveloppe de la chaudière est-elle circulaire dans son entier?.....
Si l'enveloppe est aplatie, indiquer l'endroit et le degré.....
.....
Toutes les parties sont-elles complètement entretoisées?.....
Le dôme et les autres ouvertures sont-ils suffisamment renforcés?.....
La chaudière est-elle munie de bouchons fusibles ou d'un avertisseur d'alimentation?.....

Préparer un plan ou annexer un dessin des rivures longitudinales et transversales fixées à l'enveloppe de la chaudière en en indiquant les tronçons sur lesquels elles sont posées, et mentionner la force calculée de la rivure longitudinale offrant la moindre résistance.

Les résistances maximum sous la pression permise de fonctionnement ont été, d'après les calculs, établies comme suit:

Les boulons d'entretoise au pied du filetage.....liv. par pce car.
Les boulons d'entretoise à la section réduite du cylindre.....liv. par pce car.
Les tirants verticaux ou les rivets des tirants transversaux au pied du filetage ou à la plus petite section, sommet.....liv. par pce car.
Les tirants verticaux ou les rivets des tirants transversaux au pied du filetage ou à la plus petite section, base.....liv. par pce car.
Entretoises arrondies et rectangulaires.....liv. par pce car.
Entretoises du gousset.....liv. par pce car.
Effort de cisaillement sur les rivets.....liv. par pce car.
Tension exercée sur la partie nette de la plaque dans la rivure longitudinale ayant le moins de résistance.....liv. par pce car.

Les dimensions et données en rapport avec la locomotive ont été fournies par.....
Les données sur lesquelles sont basés les calculs ci-dessus ont été tirées du dessin N°.....
daté.....fourni par la compagnie.....
Approuvé.....
(Qualité)

.....
Ingénieur mécanicien.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 474

Relativement aux règlements pour le transport par fret des explosifs et autres articles dangereux, tels que prescrits et approuvés par les ordonnances générales de la Commission N°s 203, 204 et 206.

Dossier N° 1717.1.3

VENDREDI, le 31 mai 1929.

L'hon. H. A. McKEOWN, C.R., *Commissaire en chef;*

S. J. McLEAN, *Commissaire en chef adjoint;*

L'hon. T. C. NORRIS, *Commissaire.*

Après avoir pris connaissance des représentations faites au nom de l'Association des Chemins de fer du Canada, et du rapport et de la recommandation de son directeur-adjoint du Trafic,—

La Commission ordonne: Que l'article 43, spécification N° 6, tel que publié dans les règlements pour le transport par fret des explosifs et autres articles dangereux, soit par les présentes annulé et remplacé par le suivant:—

43. Les boîtes faites de gros carton à triple couvercle à rebords sont approuvées pourvu que les couvercles soient fabriqués d'un matériel, épreuve Mullen, ayant une résistance de 50 p. 100 plus forte que celle des côtés, avec l'enveloppe intérieure indiquée sous la rubrique "Caisses de gros carton". Les couvercles doivent être cousus avec du fil métallique aux côtés et aux parties supérieure et inférieure. Les rebords ne doivent pas avoir moins d'un pouce de largeur dans l'espace libre, le filet non compris.

43A (*a*) Le poids est limité à 40 livres, y compris la boîte et son contenu. Lorsque le carton employé pour les côtés, les parties supérieure et inférieure des boîtes munies de couvercles à rebords, n'a pas moins de .080 pouce d'épaisseur, d'une résistance de pas moins de 200 livres le pouce carré, épreuve Mullen, et que les dimensions extérieures des boîtes (longueur, largeur et profondeur) ajoutées ne dépassnt pas 55 pouces, le poids brut de la boîte et de son contenu ne doit pas dépasser 40 livres.

(*b*) Le poids est limité à 60 livres, y compris la boîte et son contenu. Lorsque le carton employé pour les côtés, les parties supérieure et inférieure des boîtes munies de couvercles à rebords, n'a pas moins de .080 pouce d'épaisseur, d'une résistance de pas moins de 200 livres, épreuve Mullen, et que les parois intérieurs faits de carton en paille ondulé à double côté sont fabriqués et taxés de façon à ce qu'ils s'ajustent très bien à l'intérieur des côtés, des parties supérieure et inférieure des boîtes, et que les dimensions extérieures (longueur, largeur et profondeur) ajoutées ne dépassant pas 60 pouces, le poids brut de la boîte et de son contenu ne doit pas dépasser 60 livres.

Les parois doivent être d'un seul morceau de carton en paille ondulé à double côté, s'ajustant très bien l'intérieur de la boîte servant de garniture aux quatre côtés qui ne se trouve pas liée aux couvercles à rebords; les deux extrémités des parois doivent être bien jointes et cousues près du centre de l'un des côtés, des parties supérieure et inférieure, et non pas du long de la boîte. Les revêtements des parois et les morceaux de carton ondulé doivent être faits de paille, de pas moins de .009 pouce d'épaisseur et bien collés à la pièce de carton ondulé.

Les couvercles à rebords des contenants mentionnés aux paragraphe 43A (*a*) et 43A (*b*) doivent être faits de matériel d'au moins 0.100 pouce d'épaisseur et d'une résistance de pas moins de 275 livres le pouce carré, épreuve Mullen. Ils doivent avoir des rebords en métal cousus aux côtés et aux parties supérieure et inférieure. Les rebords ne doivent pas avoir une largeur de moins d'un pouce dans l'espace libre, le filet non compris.

H. A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 475

Relative à la circulaire N° 222 de la Commission, en date du 6 mars 1929, demandant aux compagnies de chemins de fer de donner les raisons pour lesquelles leurs contrats se rapportant aux voies de garage, ne renfermeraient par une clause qui mentionnerait ce que l'article 250 de la Loi des chemins de fer et le sous-paragraphe (c) de l'article 7 de l'ordonnance générale N° 236 exigent par rapport aux espaces libres verticaux et latéraux.

Dossier N° 1750.18.

JEUDI, le 31 mai 1929.

L'hon. H. A. MCKEOWN, C.R., *Commissaire en chef;*
S. J. MCLEAN, *Commissaire en chef adjoint;*
THOMAS VIEN, C.R., *Commissaire en chef suppléant;*
C. LAWRENCE, *Commissaire;*
L'hon. T. C. NORRIS, *Commissaire.*

Vu les observations produites au dossier et le consentement de l'Association des chemins de fer du Canada; vu aussi le rapport et la recommandation de l'ingénieur en chef de la Commission,—

Il est par les présentes ordonné aux compagnies de chemins de fer relevant de la juridiction de la Commission, d'insérer dans leurs contrats relatifs aux voies de garage, une clause qui mentionne ce que l'article 250 de la Loi des chemins de fer et le sous-paragraphe (*c*) de l'article 7 de l'ordonnance générale N° 236 de la Commission exigent par rapport aux espaces libres verticaux et latéraux.

S. J. McLEAN,
Commissaire en chef adjoint.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 476

Relativement à la requête de l'Association Canadienne de transport des marchandises, demandant, en vertu des dispositions de l'article 322 de la Loi des chemins de fer, l'approbation du Supplément N° 5 de la Classification Canadienne des marchandises N° 17, versé au dossier de la Commission portant le N° 33365.85.

LUNDI, le 17 juin 1929.

L'hon. H. A. MCKEOWN, C.R., *Commissaire en chef;*
S. J. MCLEAN, *Commissaire en chef adjoint;*
C. LAWRENCE, *Commissaire;*
L'hon. T. C. NORRIS, *Commissaire.*

Attendu qu'un avis a été donné par l'Association Canadienne de transport des marchandises dans la Gazette du Canada en vertu des dispositions de l'article 322 de la Loi des chemins de fer, et que des copies dudit Supplément ont été adressées aux organisations commerciales mentionnées dans les ordonnances générales n°s 271, 348, 353 et 469 de la Commission, avec la demande que leur objections soient adressées à la Commission dans un délai de trente jours;

Après avoir pris en considération lesdites objections, et après avoir entendu la requête à Ottawa le 28 mai 1929, en présence des représentants de l'Association

Canadienne de transport des marchandises et de l'Association des Manufacturiers canadiens, et les raisons apportées à l'appui; et après avoir pris connaissance du rapport et de la recommandation de son directeur du Service du Trafic—

La Commission ordonne: Que ledit Supplément nº 5 de la Classification canadienne des marchandises nº 17 soit par les présentes approuvé, sujet aux modifications suivantes, à savoir:—

Page	Article	—	C.I.	C.C.
				nn
11	.....	Ajouter l'article suivant annulant l'article 70, page 69, de la Classification—		
		Contenants usagés, à vide, retournés; dévidoirs, câbles, boyaux, tuyaux de plomb ou câbles métalliques.....	3	
12	12	A être éliminé.		
12	.....	Ajouter ce qui suit, annulant l'article 20, page 76 de la Classification—		
		Produits chimiques, Drogues ou médecines—		
		Bouteilles ou pots, Verre, N.A.N.I autre que du verre taillé, avec ou sans leurs accessoires de couvercles, bouchons ou dessus, d'une capacité de moins d'un gallon; empaquetés dans des barils, boîtes ou caisses à claire-voie, B.R.P. (voir la note).....	3	
		En ballots désignés, B.R., C.C. poids min. 30,000 livres.....	.....	5
17	.....	Substituer:—		
	13	Sel:		
	14	Fumé (Voir la note)—		
		Contenants de verre ou de terre, en barils ou boîtes, B.R.P....	2	
		Contenants intérieurs autres que ceux de verre ou de terre, en barils ou boîtes.....	3	
		En vrac, en barils, boîtes ou seaux.....	4	
		En ballots désignés, C.C., poids min. 30,000 liv.....	.....	5
		En ballots désignés, C.C., poids min. 36,000 liv.....	.....	10
		NOTE.—L'expression "sel fumé" comprend le sel qui est traité par l'action directe de la fumée provenant seulement du bois brûlé. Dans le cas où le sel fumé contient de l'acide pyroligneux, du sucre, du poivre, du salpêtre ou d'autres composés de conservation, les tarifs imposés dans le cas des composés de conservation de substances alimentaires ou de composés de salaison, N.A.N.I. s'appliqueront.		
21	.....	Substituer, annulant les articles 9, 10 et 11, page 62, de la Classification—		
		Bennes de transport, de voyage, à bascule ou d'extraction, escopes ou caisses guidées, énergie, fer ou acier: N.A.N.I.		
		Libre ou en ballots.....	3	
		Libre ou en ballots, C.C. uniforme ou mixte, poids minimum 30,000 livres.....	.....	5
25	.....	Ajouter l'article suivant annulant l'article 24, page 244, de la Classification—		
		Pierre artificielle:		
		Polie:		
		En morceaux, en boîtes ou caisses à claire-voie.....	3	
		En blocs ou morceaux, en boîtes ou caisses à claire-voie ou avec surfaces finies protégées avec boîtes ou caisses à claire-voie couvrant chaque morceau avec sûreté.....	3	
		En ballots désignés, C.C. poids minimum 36,000 livres.....	.....	5
26	.....	Substituer—		
		Registres, cheminée ou foyer, fer ou acier:		
		Pesant chacun 25 livres ou plus, libre.....	1	
		En boîtes ou caisses à claire-voie.....	3	
		Libre ou en ballots, C.C. poids minimum 24,000 livres, sujet à la règle 7.....	.....	5

H. A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 477

Relativement à la Classification Canadienne des marchandises et à l'article 322 de la Loi des chemins de fer

Dossier n° 25639.

MERCREDI, le 26 juin 1929.

L'hon. H. A. McKEOWN, C.R., *commissaire en chef.*
THOMAS VIEN, C.R., *commissaire en chef suppléant.*

Attendu qu'il appert que la Interstate Commerce Commission avait, dans sa circulaire n° 20 relative aux tarifs, prescrit l'usage de certains symboles pour indiquer des changements dans les taux ou prix, règlements ou règles de pratique concernant les tarifs des marchandises, et attendu qu'il est jugé désirable qu'il y ait uniformité dans les symboles pour les transports effectués dans les limites du Canada aussi bien que pour ceux destinés à des centres américains—

La Commission ordonne: Que l'article 3 de l'ordonnance générale n° 271, en date du 10 septembre 1919, soit biffé et remplacé par le suivant:—

3. (*a*) A moins que pour des raisons spéciales une exemption ne soit accordée par la Commission, les symboles suivants doivent être employés dans ladite épreuve ainsi que dans la Classification ou Supplément approuvés, à savoir:

- ✻ Pour indiquer une addition.
- ◆ Pour indiquer une augmentation dans le taux ou le prix ou le coût de transport antérieur.
- ⬇ Pour indiquer une réduction dans le taux ou le prix ou le coût de transport antérieur.
- ☐ Pour indiquer des modifications dans la rédaction qui n'impliquent aucune augmentation ou réduction dans le taux ou le prix ou le coût de transport antérieur.

L'explication de tels symboles doit être donnée dans la Classification ou le supplément qui les emploie.

(*b*) Toute augmentation ou réduction dans les suppléments doit se référer à l'article antérieurement approuvé.

THOMAS VIEN,
Commissaire en chef suppléant.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 478

Relativement à l'ordonnance générale n° 463 de la Commission, en date du 19 septembre 1928, modifiant l'ordonnance générale n° 403, en date du 6 juin 1924, enjoignant aux compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission d'employer l'électricité dans les lampes de classification et les lampes-signaleurs de toutes les locomotives en service qui sont présentement ou peuvent dans l'avenir être munies de lumières électriques.

Dossier n° 6511.8.

MERCREDI, le 26 juin 1929.

THOMAS VIEN, C.R., *commissaire en chef suppléant.*
L'hon. T. C. NORRIS, *commissaire.*

Après avoir pris connaissance des documents déposés au nom de l'Association des chemins de fer du Canada, et du rapport de son directeur du Service de l'exploitation,—

La Commission ordonne: Que le délai accordé pour l'installation de lumières électriques à l'arrière des tenders de locomotives, telle que requise par l'ordonnance générale n° 463, soit, par les présentes, prolongé jusqu'au 30 juin 1930; les compagnies de chemins de fer devant présenter un rapport, le 30 septembre 1929, sur le nombre des locomotives qui n'en sont pas encore munies en plus du nombre de celles qui le sont complètement.

THOMAS VIEN,
Commissaire en chef suppléant.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 479

Relativement aux Règles et Règlements concernant la préparation des tarifs des marchandises et des voyageurs et leur dépôt à la Commission

Dossier n° 606.

VENDREDI, le 28 juin 1929.

L'hon. H. A. McKEOWN, C.R., *commissaire en chef.*
THOMAS VIEN, C.R., *commissaire en chef suppléant.*
L'hon. T. C. NORRIS, *commissaire.*

En conformité des pouvoirs qui lui sont expressément conférés par les articles 324 et 325 de la Loi des chemins de fer et de tous autres pouvoirs dont elle est investie—

La Commission ordonne comme suit:—

1. Que les règles et règlements relatifs à la préparation des tarifs des marchandises et des voyageurs et à leur dépôt, ci-annexés et marqués "A", et publiés dans la Circulaire n° 223, soient par les présentes approuvés pour l'usage des compagnies de chemins de fer ou de leurs agents dûment autorisés qui déposent tels tarifs.

2. Que les ordonnances générales n° 398, en date du 11 avril 1924; n° 407, en date du 5 septembre 1924; n° 462, en date du 20 septembre 1928, soient par les présentes révoquées.

THOMAS VIEN,
Commissaire en chef suppléant.

"A"

CIRCULAIRE N° 223

(Annulant la Circulaire N° 204)

En vigueur le 1er août 1929

RÈGLES ET RÈGLEMENTS CONCERNANT LA PRÉPARATION ET LE DÉPÔT DES TARIFS DE MARCHANDISES

L'expression "taux local" employée dans la présente circulaire signifie un taux qui se rapporte à la ligne d'une seule compagnie de chemin de fer.

Les "tarifs locaux" sont ceux qui contiennent des "taux locaux".

L'expression "taux commun" employé dans la présente circulaire signifie un taux qui se rapporte aux lignes de deux voituriers ou plus, et qui est préparé par ces derniers, à la suite d'un arrangement ou d'une entente sous forme "d'adhésion" ou "de procuration".

Les "tarifs communs" sont ceux qui contiennent des "taux communs".

Format des feuilles de tarifs.

L'expression "taux d'entier parcours" signifie le taux qui s'applique à partir du point d'origine au point de destination. Il peut consister en un taux local ou commun ou en une combinaison de taux établis séparément.

Numérotage des tarifs.

1. Les tarifs et suppléments doivent être d'un format uniforme, soit 8 pouces de large par 11 de long, et porter des numéros consécutifs avec le préfixe "C.C.C." dans la marge supérieure de la page-titre.

Avis de dépôt.

Lorsqu'ils sont déposés à la Commission, ils doivent être accompagnés d'un avis de dépôt fait en double (voir annexe "A") et portant un numéro d'ordre. Ces avis de dépôt doivent contenir une explication des tarifs ou suppléments auxquels ils se rapportent. L'avis original sera gardé et la copie retournée avec l'estampille de la date de réception.

Tarifs et suppléments écrits ou reproduits à la machine.

Les copies de tarifs et suppléments écrits ou reproduits à la machine ne seront pas acceptées, à moins qu'elles ne soient nettes et tout à fait lisibles.

Avis pour taux spéciaux.

2. D'après les dispositions de l'article 344 de la Loi des chemins de fer, les compagnies de chemin de fer tombant sous l'empire de cette loi sont autorisées à émettre des tarifs spéciaux entre des localités qui ne sont pas en concurrence dans les cas suivants, savoir:

(*a*) Pour assurer la prompte expédition de toute marchandise qui peut se présenter inopinément et pour laquelle il n'a pas été préparé de tarif approprié, à condition que le dépôt et la publication d'un tel tarif se fassent immédiatement. Il y a exception lorsqu'un avis spécial a été émis pour couvrir une consignation particulière et que le taux n'est pas d'un caractère permanent.

(*b*) Pour assurer l'évacuation de consignations qui ont été dirigées à une destination qui n'est pas la bonne, ou qui ont été refusées par les destinataires, en les retournant au point d'expédition à un taux moindre que le tarif ordinaire, ou en les expédiant de nouveau à taux réduit de la première à une seconde destination, et dans ce cas, le

taux publié du point d'expédition à la première destination avec addition du taux réduit de la première destination à la seconde ne sera pas moindre que le taux publié pour un transport complet du point d'origine au point de destination finale.

(*c*) Pour assurer le transport d'un petit échantillon ou envoi d'essai pour analyse, dans le but d'ouvrir une exploitation, comme par exemple une consignation de minerai pris dans une nouvelle mine pour essai au haut-fourneau, consignation cotée au poids réel sur le taux d'un chargement de wagon.

(*d*) Pour assurer le transport par chemin de fer du bétail pris sur des pâturages rasés, à destination de nouveaux pâturages sur les parcs d'élevage du Nord-Ouest, d'où ce bétail doit plus tard être expédié sur les marchés.

(*e*) Pour permettre à un chemin de fer de transporter gratuitement ou à des taux réduits du combustible ou autre marchandise en faveur de ses employés. Il n'est pas nécessaire de déposer à la Commission ces avis de taux spéciaux.

(*f*) Pour assurer le transport du grain qui peut être resté dans les greniers ou élévateurs de campagne à la fin de la saison du commerce du grain et lors de la préparation pour recevoir la nouvelle récolte, au taux de chargement complet et moyennant un poids minimum réduit.

Un seul taux spécial pourra être émis pour une année en faveur du même grenier ou du même élévateur et pour la même sorte de grain.

Ces avis de taux spéciaux, excepté dans le cas du paragraphe (*e*), doivent porter des numéros consécutifs et être envoyés par la poste au directeur du trafic aussitôt qu'ils sont émis.

Ils doivent mentionner la règle 2 de la circulaire n° 223 de la Commission ainsi que le paragraphe en vertu duquel ils sont émis; ils doivent aussi donner le prix du tarif, s'il en existe un, qui aurait été exigé en l'absence de ces avis, et ils ne doivent servir que pour appliquer le taux qui doit être exigé sur les consignations mentionnées dans l'avis.

Les avis de taux spéciaux émis en vertu de l'article (*a*) de la présente règle, doivent indiquer le n° C.C.C. du tarif ou supplément dans lequel lesdits taux sont publiés.

S'il n'est pas possible de donner cette information, une annulation de l'avis de taux spéciaux doit être déposé en même temps que le tarif ou supplément concerné, et cet avis d'annulation doit se référer au n° C.C.C. du tarif ou supplément dans lequel les taux sont publiés.

Tarifs-types. Nombre de copies déposées. Port gratuit si elles sont mises à la poste en Canada.

3. Les tarifs-types de taux maximum doivent être déposés en double. A moins qu'il n'en soit autrement stipulé dans la présente circulaire, on n'exige qu'une copie seulement des autres listes de taux soit déposée à la Commission et adressée au Directeur du Trafic, Commission des chemins de fer du Canada, à Ottawa, Ont. Si ladite copie est mise à la poste en Canada, et que l'enveloppe porte les mots "au Service de Sa Majesté", il n'y a pas de frais de port d'exigés.

Tarifs de concurrence mis en vigueur sans avis.

4. Des taux de concurrence dont les circonstances exigent l'application immédiate sans avis donné à la Commission peuvent être appliqués avant d'être déposés à la Commission, mais la compagnie doit immédiatement déposer un tarif contenant ces taux en même temps qu'une explication claire de la situation et des raisons de sa conduite dans l'espèce.

Règles et règlements qui peuvent être publiés dans des tarifs séparés.

5. (*a*) Un tarif spécial peut être déposé sous le n° C.C.C. contenant les règles et règlements qui doivent régir certains tarifs, et ces règles et règlements peuvent faire partie du tarif par la mention suivante:—

> Régi, à moins qu'il n'en soit autrement stipulé, par les règles et règlements publiés dans . . . . N° C.C.C. . . . ., dans ses suppléments ou nouvelles émissions.

Tarifs contenant des taux pour le transport d'explosifs ou autres matières dangereuses.

(*b*) Les tarifs contenant des taux pour le transport d'explosifs et autres matières dangereuses doivent aussi contenir un avis à l'effet qu'ils sont régis par les règles et règlements en vigueur pour le transport d'explosifs et autres matières dangereuses, tels qu'approuvés par la Commission des chemins de fer du Canada, et doivent indiquer par N° C.C.C. la publication qui contient lesdits règlements.

Tarifs communs applicables à partir d'endroits sur plus d'un chemin de fer.

6. Les tarifs communs applicables à partir d'endroits situés sur plus d'un chemin de fer doivent être déposés par chacun des chemins de fer, qui les premiers reçoivent la marchandise, sous son propre numéro C.C.C., à moins qu'ils soient émis et déposés par un agent ayant une procuration.

Tarifs communs à partir d'endroits situés sur les lignes de manœuvre.

7. Les tarifs communs comportant des taux applicables à partir d'endroits situés sur une ligne d'aiguillage, dont le chemin de fer reçoit la proportion qui n'est pas absorbée par la ligne de raccordement, doivent être déposés par le chemin de fer qui possède la ligne d'aiguillage ou par un agent ayant une procuration.

Dépôt de tarifs communs du Canada aux Etats-Unis, ou entre des endroits en Canada par voie des Etats-Unis.

8. (*a*) L'article 338 de la Loi des chemins de fer exige le dépôt de tarifs communs qui s'appliquent à des parcours qui s'effectuent de certains endroits à d'autres en Canada par voie d'un pays étranger, ou d'endroits en Canada à un pays étranger, en se servant des lignes de plusieurs compagnies. Ceci signifie qu'on permet le dépôt par le chemin de fer canadien, qui le premier reçoit la marchandise, pour son propre compte et pour celui des "nombreuses compagnies" dont il est question dans le présent article.

(*b*) L'article 339 exige le dépôt de tarifs communs applicables d'un endroit d'un pays étranger à un endroit du Canada, ou d'un pays étranger à un autre par voie du Canada au moyen d'une voie continue exploitée par deux compagnies ou plus, soit canadiennes ou étrangères. Ces tarifs doivent être déposés par le voiturier qui en fait l'émission ou par un agent.

Dépôt de la table officielle des distances. Les stations où les paiements se font d'avance et l'acceptation du transport des marchandises doivent être indiquées sur les listes des stations.

9. Chaque voiturier doit publier et déposer en double, sous un N° C.C.C., en deux séries, format 8 pouces par 11, une "Table officielle des Distances" indiquant la distance exacte avec deux décimales au plus entre ses stations. Les stations pour lesquelles le transport des marchandises doit être payé d'avance doivent être indiquées par un symbole, et aux endroits où les chargements complets ou incomplets de wagons ne sont pas acceptés, le renseignement doit en être donné. On doit aussi indiquer les endroits où il peut y avoir échange de marchandises avec les lignes de chemins de fer de raccordement, les noms des chemins de fer avec lesquels les marchandises peuvent être échangées à ces endroits, soit par chargements complets ou incomplets de wagons ou les deux, ainsi que le mode d'échange (aiguillage ou camionnage). Si le raccordement se fait par une compagnie intermédiaire, on doit l'indiquer.

La table officielle des distances contient la disposition suivante:

> En calculant la distance dans le cas des marchandises transportées moyennant des taux de parcours milliaire aux voies de déchargement ou à partir des voies de chargement non désignées dans les présentes, on emploiera la distance milliaire applicable à partir ou à destination de la station ou de l'endroit le plus proche.

Si on le désire, les renseignements par rapport aux stations pour lesquelles le transport des marchandises est payé d'avance et quant à l'acceptation des marchandises en chargements complets et incomplets de wagons, peuvent être omis dans la Table officielle des distances et contenus dans la liste officielle des stations, pourvu que cette dernière publication soit déposée au bureau de la Commission et que les tarifs qui y sont produits fassent mention de ladite publication par des n^{os} C.C.C.

Les tarifs qui contiennent des taux de parcours milliaire doivent porter l'indication du n° C.C.C. de la table officielle des distances.

NOTE.—Cette règle s'applique aux parcours milliaires des marchandises et des voyageurs. Une liste indiquant les parcours milliaires pour marchandises et pour voyageurs sera considérée comme suffisante, mais si les deux indications se trouvent sur la même liste, les n^{os} C.C.C. doivent être marqués à chacune des séries, et des copies doivent être déposées à la Commission avec des avis de dépôts différents.

Liste des tarifs à déposer.

10. Chaque voiturier doit publier, avec le bon n° C.C.C., et déposer en double une liste complète des tarifs en vigueur qui le désignent comme un chemin de fer qui le premier reçoit la marchandise ou l'expédie. Cette liste doit indiquer (*a*) le n° C.C.C. de chaque tarif, (*b*) le nom ou les initiales du voiturier ou de l'agent par qui le tarif est émis, (*c*) une brève indication de la nature du tarif, (employer les expressions "catégorie", "articles", ou "catégories et articles", et désigner les articles, tels que "grains et produit du grain", "articles de fer et d'acier", etc.), (*d*) l'indication précise des endroits entre lesquels les tarifs s'appliquent. Les suppléments aux tarifs n'ont pas besoin d'être inclus dans cette liste. S'il est fait des modifications, la liste doit être corrigée jusqu'à date, soit par une nouvelle émission mensuelle, soit par un supplément publié mensuellement et une nouvelle émission annuelle.

Les tarifs d'accommodement doivent être inscrits par ordre alphabétique d'après le nom de l'article principal, et ceux qui s'appliquent à différentes sortes d'un même genre d'articles doivent être groupés ensemble. Par exemple: "Bois de construction"—"Bois dur"; "Bois de construction"—"Sapin", etc.

Avis statutaire à Ottawa.

11. (*a*) La mise à la poste ne signifie pas qu'il y a dépôt. Les tarifs doivent être reçus à Ottawa au moins à temps pour donner l'avis statutaire (trente jours dans les cas d'augmentations, trois jours pour les autres modifications), ou un autre avis que la Commission peut ordonner dans des cas spéciaux.

Rejet des tarifs.

(*b*) Les tarifs pour lesquels il n'est pas donné d'avis statutaire doivent être remis à l'envoyeur, avec le mot "Rejetés".

Le numéro C.C.C. des tarifs rejetés ne doit pas être employé de nouveau, et les tarifs qui y sont substitués doivent indiquer sur la page-titre ce qui suit: "Emis au lieu et place de (mentionner les tarifs rejetés) rejetés par la Commission des chemins de fer du Canada."

Rejet des tarifs par l'*Interstate Commerce Commission.*

(*c*) Les taux d'entier parcours entre les endroits situés aux Etats-Unis et les endroits situés au Canada, dans des tarifs déposés aux bureaux de l'*Interstate Commerce Commission* et de la Commission des chemins de fer du Canada, qui sont rejetés par l'*Interstate Commerce Commission* doivent indiquer, dans les archives de la Commission, qu'ils sont rejetés et remis à la personne qui en a fait le dépôt.

Le voiturier qui en a fait l'émission ou son agent doit immédiatement donner avis de tel rejet au directeur du service du trafic de la Commission.

Avis par télégramme de modifications dans les tarifs de marchandises, dans les cas d'urgence, venant des voituriers qui se trouvent dans des endroits éloignés.

12. Les compagnies de chemins de fer qui ont des bureaux généraux à Winnipeg, ou à des endroits plus à l'ouest, ont l'autorisation, dans les cas d'urgence seulement, de donner avis à la Commission, par télégramme, d'une modification, projetée dans les taux, pourvu:—

(a) Que le nouveau tarif soit imprimé et affiché publiquement pendant toute la période de temps exigée par la loi, c'est-à-dire trente jours dans le cas d'une augmentation, et trois jours pour les autres modifications.

(*b*) Que le télégramme adressé à la Commission établisse clairement les modifications que l'on projette de faire dans le tarif ainsi que la date de son entrée en vigueur.

(*c*) Que le nouveau tarif adressé à la Commission soit mis à la poste pas plus tard que la date de sa publication; et

(*d*) Qu'une copie du télégramme soit annexée au tarif imprimé, déposé au bureau de la Commission.

Tarif des frais de terminus.

13. A moins de les indiquer dans chacun des tarifs préparés à ces fins, chaque voiturier doit publier, avec des numéros C.C.C. appropriés, et déposer des tarifs séparés contenant en termes explicites et sous une forme claire et simple, tous les frais, tels que les taux d'aiguillage, de réfrigération, d'entreposage, de manutention par élévateur, etc., ainsi que tous les autres frais et règlements qui peuvent augmenter ou diminuer le montant à payer sur une consignation, tel que défini dans le tarif qui contient le taux applicable à cette consignation.

Lorsque les frais de terminus ci-dessus décrits sont publiés dans des tarifs séparés, on doit en faire mention dans chacun des tarifs contenant des taux qui se trouvent modifiés par ces frais.

Un tarif annulé ne peut pas être rétabli.

14. Un tarif ou supplément, une fois annulé, ne peut être rétabli. Si l'on désire remettre en vigueur des taux antérieurement abrogés, ils doivent être compris dans un tarif tout à fait nouveau.

Les tarifs ou suppléments en conflit à être modifiés.

15. S'il est émis un tarif ou un supplément à un tarif qui entre en conflit avec une partie d'un autre tarif ou d'un supplément à un tarif alors en vigueur et qui n'est pas entièrement annulé par la nouvelle émission, il faut mentionner spécifiquement les parties de ces autres tarifs qui sont annulés par la nouvelle émission, et ces autres tarifs doivent être alors immédiatement modifiés en conséquence selon la procédure régulière. Il ne sera pas nécessaire pour les tarifs d'accommodement ou leurs suppléments de faire mention des tarifs de classification qui peuvent être modifiés, ni, pour les tarifs de classification ou leurs suppléments, de mentionner les tarifs d'accommodement.

16. L'annulation d'un tarif comporte aussi l'annulation de tous ses suppléments, s'ils sont alors en vigueur. Annulation des tarifs.

Un tarif ne peut être annulé que par un supplément de ce tarif ou par un autre tarif. L'annulation d'un tarif par le supplément d'un autre tarif ne sera pas permise.

Quand un tarif est annulé, l'avis d'annulation doit mentionner le tarif où l'on trouvera les taux qui s'appliqueront par la suite.

17. Un tarif de quatre pages ou moins ne peut avoir de supplément si ce n'est que pour l'annuler, et la note suivante doit être imprimée dans la partie supérieure de la marge de ces tarifs;— "Aucun supplément ne sera émis à ce tarif, sauf pour l'annuler." Les tarifs plus volumineux peuvent avoir en vigueur les suppléments suivants:—Les tarifs de 5 à 16 pages, un supplément; de 16 pages à 80 pages, deux suppléments; de 80 pages à 200 pages, trois suppléments; et de plus de 200 pages, quatre suppléments. Nombre des suppléments en vigueur en même temps.

Les pages de tarifs à feuilles détachées doivent être imprimées sur un côté seulement; elles doivent porter des numéros consécutifs et être désignées comme suit: Page originale 1, page original 2, etc. Le haut de chaque page doit mentionner le nom du voiturier ou de l'agent qui fait l'émission, le n° C.C.C. et celui de la page; le bas de la page doit mentionner la date de l'émission, la date où ils deviennent en vigueur et le nom de l'officier ou agent qui fait l'émission. Tarifs à feuilles détachées.

Les modifications portant sur les tarifs à feuilles détachées doivent être faites en réimprimant la page qui doit être désignée comme suit: "la première page 1 revisée annule la page originale 1" ou "la seconde page 1 revisée annule la première page 1 revisée", etc.

18. Les tarifs contenant des taux de transport ferroviaire et maritime, applicables à des routes où il est nécessaire de suspendre la navigation durant une partie de l'année, doivent pourvoir à la discontinuation et au rétablissement du service sur ces routes de la manière prescrite à partir du paragraphe (*a*) au paragraphe (*e*) de la présente règle. Suspension et rétablissement du service maritime.

(*a*) L'indication suivante doit paraître sur la page-titre du tarif:— Indication sur la page-titre.

> Le service des transports en rapport avec..... (inscrire ici le nom du voiturier maritime ou des voituriers mentionnés dans le tarif) est sujet à la discontinuation et au rétablissement, tel qu'indiqué à la page.....

(*b*) Lorsque des dates précises de la discontinuation et du rétablissement du service à chaque saison de navigation ne peuvent être déterminées, les règles suivantes doivent être publiées dans le tarif sous le titre "Application des taux". Lorsque des dates fixes ne peuvent être déterminées.

> Les expéditions seront acceptées par les voituriers qui participent à ce tarif, durant la période qui s'étend de..... (indiquer ici les dates précédant d'environ trente jours le premier départ par bateau du port de transbordement) à..... (indiquer ici la date qui donnera suffisamment de temps à l'expédition d'atteindre le port de transbordement avant le dernier départ par bateau) de chaque année, pour le transport sur les vaisseaux de..... (inscrire ici le nom du voiturier maritime ou des voituriers nommés dans le tarif). Les expéditions seront aussi acceptées à partir de cette dernière date jusqu'à celle qui est annoncée dans les suppléments de ce tarif. Les suppléments qui annoncent la date finale à laquelle des expéditions seront acceptées pour être transportées en

vertu de ce tarif et de ses suppléments en vigueur, seront déposés au bureau de la Commission des chemins de fer du Canada et affichés pas moins d'un jour avant cette date aux endroits d'où les taux s'appliquent.

NOTE.—En appliquant les dispositions du paragraphe précédent, la date à laquelle les instructions finales pour le transport par voie maritime sont reçues sera considérée la date d'acceptation de l'expédition.

Période de service.

Les dates de discontinuation et de rétablissement du service, telles qu'indiquées dans la présente règle, doivent être imprimées en gros caractères.

Lorsque des dates fixes peuvent être déterminées.

(*c*) Lorsque des dates précises de la discontinuation et du rétablissement du service à chaque saison de navigation peuvent être déterminées, la règle suivante doit être publiée dans le tarif sous le titre "Application des taux".

Les expéditions seront acceptées par les voituriers qui participent à ce tarif, durant la période qui s'étend de..... (indiquer ici les dates précédant d'environ trente jours le premier départ par bateau du port de transbordement) à..... (indiquer ici la date qui donnera suffisamment de temps à l'expédition d'atteindre le port de transbordement avant le dernier départ par bateau) de chaque année, pour le transport sur les vaisseaux de ..... (inscrire ici le nom du voiturier maritime ou des voituriers nommés dans le tarif). Les expéditions seront aussi acceptées à partir de..... (inscrire ici la date finale où les expéditions seront acceptées en vertu du tarif et de ses suppléments en vigueur).

Il n'y aura pas de supplément d'émis à ce tarif annonçant la date de la discontinuation du service des transports.

NOTE.—En appliquant les dispositions du paragraphe précédent, la date à laquelle les instructions finales pour le transport par voie maritime sont reçues sera considérée la date d'acceptation de l'expédition.

Les dates de discontinuation et de rétablissement du service, telles qu'indiquées dans la présente règle, doivent être imprimées en gros caractères.

Les suppléments peuvent contenir.

(*d*) Les suppléments qui annoncent la discontinuation du service de transport, en vertu de la présente règle, peuvent être déposés au bureau de la Commission des chemins de fer du Canada sur avis de pas moins d'un jour, en y faisant mention de la présente règle. Un seul supplément de ce genre doit en tout temps être en vigueur; il ne doit contenir autre chose et peut être émis sans qu'il soit nécessaire de s'en tenir à la règle 17.

Les tarifs peuvent être émis de nouveau.

(*e*) Les tarifs contenant des taux ferroviaires et maritimes peuvent être émis de nouveau ou modifiés en tout temps de la manière régulière. Les tarifs contenant la clause prescrite par l'article (*b*) de la présente règle, qui deviennent en vigueur après la date de la discontinuation du service, doivent contenir une déclaration à l'effet que le service a été discontinué le..... voir le supplément n°..... au n° C.C.C. (tarif précédent).

Nature du tarif à ne pas être changée par un supplément.

19. Il n'est pas permis, après qu'un tarif ne contenant que des taux de classification a été déposé, d'y ajouter des taux d'accommodement au moyen d'un supplément; de même qu'on ne doit pas ajouter par un supplément des taux de classification à un tarif d'accommodement qui a été déposé.

Ce qui précède n'empêche pas le dépôt d'un tarif contenant des taux de classification et d'accommodement, mais la nature du tarif, une fois celui-ci déposé, ne doit pas être changé par le dépôt d'un supplément.

20. Toute compagnie de transport doit déposer ses tarifs en leur donnant des numéros C.C.C. qui doivent être consécutifs. Parfois un tarif est accepté sans qu'il porte le numéro C.C.C. qui suit immédiatement le numéro du tarif précédent. Cela arrive lorsque les numéros ainsi manquant ont été assignés à un tarif en cours de préparation.

Les numéros C.C.C. devant être consécutifs; donner avis lorsque les tarifs ne sont pas ainsi déposés.

Autant que possible les tarifs doivent être déposés dans l'ordre des numéros consécutifs de la C.C.C. Si pour quelque raison il en est autrement, le tarif qui ne porterait pas le numéro suivant du tarif qui le précède immédiatement, doit porter une explication de l'omission dans le classement aux dossiers.

21. (*a*) Un voiturier peut par procuration autoriser un agent à déposer en son lieu et place certains tarifs et suppléments s'y rapportant. Cette autorisation doit nommer un agent alternatif pour agir dans le cas de décès ou d'incapacité de l'agent principal.

Procuration à l'agent et à l'agent alternatif.

La procuration doit être rédigée conformément à la formule suivante, et imprimée sur un format de 8 pouces par 10½:—

La Procuration N°.....
Annule la Procuration N°.....
(Nom corporatif du voiturier),
(Adresse Postale))
.....19.....

SACHEZ TOUS PAR LES PRÉSENTES:

Que la (nom corporatif de la compagnie) a fait, constitué et nommé, et par les présentes fait, constitue et nomme (nom de l'agent principal) son vrai et légitime procureur et agent pour ladite compagnie, et en son nom, lieu et place pour déposer les tarifs de marchandises et leurs suppléments, tel que requis de la part des voituriers ordinaires en vertu de la Loi Canadienne des chemins de fer et des règlements établis par la Commission des chemins de fer du Canada pour la période de temps, le trafic, et le territoire indiqués dans la présente procuration:

....
....

Et ladite (nom corporatif de la compagnie) donne et accorde par les présentes, audit procureur et agent, plein pouvoir et autorité pour remplir les fonctions et accomplir les choses susmentionnées à toutes fins, tout comme si elles étaient remplies et accomplies par ladite compagnie qui ratifie et confirme par les présentes tout ce que ledit agent et procureur peut faire légalement en vertu des pouvoirs à lui conférés, et assume responsabilité entière, pour les faits et les négligences de son procureur et agent ci-après nommé.

Et de plus, que la (nom corporatif de la compagnie) a fait, constitué et nommé, et par les présentes fait, constitue et nomme comme alternatif (nom de l'agent alternatif nommé) son vrai et légitime procureur et agent pour ladite compagnie, et en son nom, lieu et place en cas seulement de décès ou d'incapacité dudit (inscrire nom de l'agent principal) de faire et exécuter les mêmes actes et exercer la même autorité telle qu'accordée ci-dessus (inscrire nom de l'agent nommé en premier lieu).

En foi de quoi, ladite compagnie a fait signer ces documents en son nom par son..... président, et les a fait dûment certifier sous son seing corporatif par son secrétaire à..... dans l'état ou Province de..... en l'année de Notre Seigneur mille neuf cent.....

(Nom corporatif de la compagnie),
Par.....
Son.....Président
.....Secrétaire
(Sceau corporatif)

(*b*) Cette formule peut aussi être employée pour autoriser un agent à déposer des classifications de marchandises en omettant les mots "tarifs des marchandises" et en substituant le mot "classification" ou en ajoutant les mots "classification", si l'agent fait le dépôt des tarifs et de la classification.

Emploi de la même formule de procuration.

Exercice d'autorité par l'agent alternatif.

(*c*) Au moins un jour avant la date du dépôt par l'agent alternatif du premier tarif ou supplément, et ce en vertu de l'autorité conférée par le troisième paragraphe de la formule ci-dessus, cet agent alternatif doit soumettre à la Commission une déclaration assermentée établissant le ou les motifs qui justifient tel exercice d'autorité. L'expression "incapacité" dans la formule signifie une résignation, un transfert permanent à d'autres devoirs ou une autre absence permanente de l'agent principal et ne signifie pas une absence temporaire occasionnée par des vacances, la maladie ou tout autre cause. Après qu'un agent alternatif a exercé l'autorité que lui confère la formule, l'agent principal ne peut plus par la suite exercer cette autorité en vertu de cette formule.

Transfert d'autorité d'un agent et agent alternatif à un autre agent et agent alternatif.

(*d*) Le transfert d'autorité d'un agent et agent alternatif à un autre agent et agent alternatif peut s'accomplir par le dépôt d'une nouvelle procuration en faveur de l'agent et agent alternatif appelés à servir par la suite, laquelle doit spécifiquement annuler l'ancienne. Dans le cas de décès ou d'incapacité de l'agent principal ou alternatif, de nouvelles procurations annulant les procurations en vigueur doivent être déposées en dedans de 180 jours; elles doivent nommer les agents principal et alternatif appelés à servir par la suite.

Ces nouvelles procurations ne doivent porter aucune date d'entrée en vigueur. Elles doivent être envoyées au nouvel agent principal qui, après avoir pris toutes les dispositions nécessaires, devra en déposer à la Commission, en une seule fois, tous les originaux. Ces procurations deviennent en vigueur à la date qu'elles sont reçues par la Commission.

Procurations accordées au chemin de fer qui le premier reçoit la marchandise.

(*e*) Les tarifs communs applicables à partir d'endroits situés sur plusieurs chemins de fer peuvent être déposés par un chemin de fer qui le premier reçoit la marchandise au nom des autres, pourvu qu'il en soit dûment autorisé par procuration rédigée conformément à la formule suivante imprimée sur format de 8 pouces par 10½:—

C.C.C. Procuration N°

SACHEZ TOUS PAR LES PRÉSENTES:

Que la (nom corporatif de la compagnie) a fait, constitué et nommé, et par les présentes fait, constitue et nomme (nom de ladite compagnie) son vrai et légitime procureur et agent, et en son nom, lieu et place pour déposer en son nom, tel que requis par la Loi des chemins de fre et les règlements de la Commission des chemins de fer du Canada, les tarifs communs et leurs suppléments applicables à partir d'endroits situés sur sa ligne de chemin de fer à ou par voie de la ligne de chemin de fer, son agent autorisé, sauf ce qui est indiqué dans la présente [1].....

.....

.....

.....

.....

Et ladite.....

compagnie donne et accorde par les présentes audit procureur et agent, plein pouvoir et autorité pour remplir les fonctions et accomplir les choses susmentionnées à toutes fins, tout comme si elles étaient remplies et accomplies par ladite compagnie qui ratifie et confirme par les présentes

[1] Si l'on désire limiter l'application de la procuration à certains tarifs ou territoire, on doit en donner l'information dans les espaces en blanc à cette fin. Si l'application n'est pas limitée, les mots: "Sauf ce qui est indiqué dans la présente"— doivent être biffés.

tout ce que ledit agent et procureur peut faire légalement en vertu des pouvoirs à lui conférés, et assume responsabilité entière pour les faits et les négligences de son procureur et agent ci-après nommé.

Le.....
(Nom de la compagnie)

Par.....
(Son.....Président)

Certifié,
.....
Secrétaire.

Daté à.....
Ce.....jour de.....
A.D.....

(*f*) Les procurations doivent être en vigueur jusqu'à ce qu'elles soient révoquées par un avis officiel et formel de révocation déposé à la Commission des chemins de fer du Canada, à Ottawa, au moins soixante jours avant que tel avis entre en vigueur. Révocation des procurations.

(*g*) Si deux voituriers ou plus nomment la même personne leur agent pour faire le dépôt des tarifs et de leurs suppléments, chacun d'eux est requis de déposer à la Commission la procuration qui nomme cette personne et qui est rédigée conformément à la formule prescrite. Chaque voiturier doit déposer une procuration.

(*h*) Un agent qui émet des instructions en rapport avec la préparation de factures sur les lignes de transport rapide des marchandises, lesquelles instructions, par indication, font partie du tarif du voiturier, se trouve dans la même position qu'un agent qui émet des tarifs, et la même autorité pour agir ainsi est exigée de lui. Les instructions concernant les factures émises par les agents.

(*i*) Un agent commun, dûment autorisé à agir pour plusieurs voituriers, doit déposer les tarifs communs en se servant de ses propres numéros consécutifs de série C.C.C. L'agent doit faire le dépôt sous son propre numéro C.C.C.

(*j*) Les agents qui publient des tarifs en vertu de procurations doivent y inclure les noms des voituriers pour lesquels ils agissent, de même que le numéro de la procuration déposée à la Commission. Les noms des voituriers et le numéro de la procuration.

22. (*a*) Les tarifs communs et leurs suppléments doivent être déposés à la Commission par l'agent compétent du voiturier qui le premier reçoit la marchandise ou par un agent dûment nommé, et doit être déposée à la Commission, suivant les formules prescrites, l'approbation des autres voituriers concurrents qui participent à ces tarifs communs ou à leurs suppléments concernant le trafic qui doit se faire par une route directe canadienne. Adhésion aux tarifs communs.

(*b*) L'avis d'acceptation n'est pas requis quant aux tarifs internationaux, et à ceux qui s'appliquent entre deux endroits d'un pays étranger sur une ligne qui passe partiellement en territoire canadien, non plus des voituriers étrangers pour ce qui est des tarifs de parcours applicables entre endroits du Canada par voie de territoire étranger. Adhésion non requise dans certains tarifs communs.

(*c*) L'une ou l'autre des formules suivantes peut être employée pour notifier la Commission du fait que l'on adhère à des tarifs communs ou à des suppléments de ces tarifs, applicables entre des endroits du Canada, qui ont été déposés par un voiturier qui le premier reçoit la marchandise ou son agent, et auxquels participe le voiturier qui Formule d'adhésion.

donne son adhésion. Ces formules d'adhésion doivent être imprimées sur papier de dix pouces et demi (10½) de long par huit pouces (8) de large et adressées au directeur du Service du trafic de la Commission.

CERTIFICATS D'ADHÉSION SPÉCIALE

(Nom au long du voiturier adhérent)

Département.....

Endroit et date.....

N° C.C. (De 1 en montant).

La Commission des Chemins de fer du Canada.

Nous certifions que le (Nom au long du voiturier adhérent) adhère aux tarifs ou suppléments désignés ci-dessous, en approuve la publication et le dépôt, déclare participer à ce tarif et y être assujetti.

(Titre complet et N° C.C.C. du tarif approuvé.)

Date de la mise en vigueur.....

Emis par la compagnie.....

CERTIFICAT D'ADHÉSION LIMITÉE

(Nom au long du voiturier adhérent)

Département.....

(Endroit et date).....

N° L.C. (De 1 en montant).

La Commission des Chemins de fer du Canada.

Nous certifions que le (Nom au long du voiturier adhérent) adhère aux tarifs communs et à leurs suppléments qui pourront dans l'avenir être publiés et déposés par (nom au long du voiturier) dans lesquels la présente compagnie est désignée comme participante, en tant que lesdits tarifs contiennent des taux ou des règlements qui s'appliquent dans le territoire canadien, par la route de la ligne de la présente compagnie jusqu'à (non à partir de) sauf ce qui est indiqué dans la présente.....

.....

.....

et déclare participer à ces tarifs communs et y être assujetti.

CERTIFICAT D'ADHÉSION GÉNÉRALE

(Nom au long du voiturier adhérent)

Département.....

(Endroit et date).....

N° G.C. (De 1 en montant).

La Commission des Chemins de fer du Canada.

Nous certifions que le (Nom au long du voiturier adhérent) adhère aux tarifs communs et à leurs suppléments qui pourront dans l'avenir être publiés et déposés par (nom au long du voiturier ou de son agent) et dans lesquels le présent voiturier est désigné comme participant, en tant que lesdits tarifs contiennent des taux et des règlements qui s'appliquent au Canada, en allant ou en passant par (non en venant de) les endroits desservis par le présent voiturier et par les présentes déclare participer à ces tarifs et y être assujetti.

Signature et dépôt de l'adhésion spéciale.

(*d*) Le certificat d'adhésion spéciale doit porter le titre et la signature de l'officier de la compagnie adhérente qui l'a nommé par règlement pour préparer et émettre des tarifs.

Lorsqu'on emploie des certificats d'adhésion spéciale, la compagnie adhérente doit faire trois copies: l'une marquée "Original", une marquée "double" et une marquée "triplicata", et les envoyer à la compagnie qui émet le tarif. Cette dernière doit alors déposer à la Commission les trois copies en même temps que le tarif auquel elles se rapportent. Le double sera étampé et retourné à la compagnie adhérente, et le triplicata envoyé à la compagnie qui émet le tarif, à titre de récépissé.

Signature d'adhésion générale ou limitée.

(*e*) Les certificats d'adhésion générale ou limitée seront signés de la main du fonctionnaire de la compagnie adhérente, désigné en vertu du règlement pour préparer et émettre les tarifs.

(*f*) La compagnie ou l'agent qui prépare et émet des tarifs communs doit y indiquer, en petits caractères, près du nom de chacune des compagnies adhérentes, le N° "C.C.", "L.C." ou "G.C.", suivant le cas, du certificat d'adhésion de ces compagnies à ces tarifs communs. Mention d'adhésion indiquée dans les tarifs communs.

(*g*) On doit déposer à la Commission deux copies des certificats d'adhésion "limitée" ou "générale" dont une marquée "double", doit recevoir l'étampe de la date de réception à la Commission et être retournée à l'envoyeur. Dépôt de l'adhésion générale ou limitée.

(*h*) L'adhésion "limitée" ou "générale" peut être révoquée par l'envoi d'un avis de révocation à la Commission et à l'agent ou voiturier en faveur de qui elle avait été émise. Révocation de l'adhésion limitée ou générale.

L'avis de révocation envoyé à la Commission doit être accompagné d'une lettre mentionnant avec détails complets, les motifs de cette révocation. Cet avis doit désigner la formule et le numéro de l'adhésion à révoquer, le nom de l'agent ou du voiturier en faveur de qui elle avait été émise, ainsi que la date de sa mise en vigueur qui ne doit pas être fixée avant soixante (60) jours après la réception dudit avis par la Commission.

Si l'on désire maintenir en vigueur des tarifs émis en vertu de l'adhésion à être révoquée, une adhésion spéciale à cet effet doit être envoyée avant la date de la mise en vigueur de la révocation de l'adhésion "limitée" ou "générale".

23. Tous les tarifs de marchandises et leurs suppléments émis au Canada par les compagnies de chemins de fer doivent indiquer les modifications faites par ces dernières dans les taux ou charges actuels, règlements ou règles de pratique au moyen des symboles suivants, qui ne doivent être employés pour aucune autre fin:— Modification dans les taux indiqués par symboles.

◆ pour indiquer des augmentations.

♣ pour indiquer des réductions.

▼ pour indiquer des modifications dans la rédaction sans qu'il n'en résulte aucune augmentation ou réduction dans les prix.

□ pour indiquer une nouvelle émission.

L'explication de ces symboles doit être publiée dans le tarif ou supplément dans lequel ils sont employés.

Quand on fait un changement du même caractère dans tous ou presque tous les taux d'un tarif ou supplément, ou dans une de ses pages, ce fait et la nature de tel changement peuvent être indiqués, en gros caractères, au haut de la page-titre de l'émission, ou au haut de chaque page, de la manière suivante: "Tous les taux dans cette émission constituent des augmentations" ou "Tous les taux sur cette page constituent des réductions, sauf indication contraire". Dans le dernier cas, un gros point noir " " doit être employé pour indiquer que le taux n'a subi aucun changement.

24. Si le taux total par wagon en vertu d'un tarif d'accommodement et de poids minimum spécifié dépasse le taux par wagon d'après le tarif des catégories et le poids minimum de la classification, le tarif doit porter une note indiquant que le tarif des catégories et le poids réel (sujet au minimum de la classification) devront s'appliquer, s'il est plus bas. Tarifs d'accommodement avec poids minimum plus élevé que le poids de la classification.

Tarifs d'accommodement précis.

25. La description des articles doit être explicite et ne donner lieu à aucune conjecture ni à aucune comparaison.

Tarifs de concurrence à être indiqués.

26. Une liste contenant des taux de concurrence et d'autres taux doit indiquer les taux de concurrence par une marque de référence et une note.

Itinéraire indiqué en rapport avec les taux communs.

27. (En vigueur le 10 janvier 1930). L'itinéraire doit être indiqué quand il s'agit de tous les taux communs.

Cet itinéraire peut être publié dans le tarif qui contient les taux, ou dans une publication à part désignée sous le nom de "Guide d'itinéraires", pourvu que le tarif s'y réfère spécifiquement par un numéro C.C.C.

Avis général d'itinéraire sur page-titre du tarif.

Le guide d'itinéraires doit être déposé sous un numéro C.C.C. par un voiturier ou un agent et être approuvé par tous les voituriers canadiens sur les lignes desquels on y établit des parcours.

Clause d'itinéraire d'urgence publiée dans le tarif.

La note suivante doit paraître sur la page-titre:—

> On ne doit se servir des routes indiquées dans le présent guide qu'en rapport avec les taux qui y sont sujets par renvoi spécifique C.C.C. à ce guide, dans le cas de tarifs qui contiennent lesdits taux. L'usage de ce guide en rapport avec n'importe quel tarif est limité aux voituriers et à l'application mentionnés dans ledit tarif.

Si on le désire, la clause tarifaire suivante peut être annexée sous le titre "Instructions relatives aux itinéraires" par rapport aux tarifs:—

> Les taux mentionnés dans le présent tarif ne s'appliqueront qu'aux routes et aux points de jonction qui y sont autorisés; cependant, lorsque dans le cas de congestion de trafic intense (non pas dans le cas des embargos), d'inondation, de destruction, ou d'autres circonstances semblables imprévues, ou par une erreur de la part des voituriers, ceux-ci transportent les marchandises par d'autres points de jonction qui leur appartiennent, ou par les lignes d'autres voituriers qui participent au tarif, le taux à appliquer sera celui qui est contenu dans le présent tarif, lequel, toutefois, ne sera pas plus élevé que celui qui s'applique à la route suivie.
>
> NOTE.—Si on le désire, les mots "ou par les lignes d'autres voituriers qui participent au tarif" peuvent être omis dans la clause de l'itinéraire d'urgence.

Itinéraire dans les tarifs contenant des taux locaux et communs.

Lorsqu'un tarif contient des taux locaux et communs, et qu'on ne se propose pas que des taux locaux pour des points de concurrence s'appliquent à des routes communes, le fait doit en être clairement établi dans le tarif.

Tarifs pour lignes nouvelles.

28. Les nouveaux tarifs émis pour s'appliquer aux lignes nouvellement construites peuvent prendre effet sur un jour d'avis; quant à tous les autres nouveaux tarifs, il faut donner l'avis requis par la loi ou autorisé par la Commission.

Tarifs émis pour donner effet aux ordonnances et jugements.

29. Les tarifs émis pour donner effet aux jugements ou ordonnances de la Commission doivent mentionner le numéro et la date de l'ordonnance, ou la date du jugement de la manière suivante.

> "Emis en conformité de l'ordonnance N°..... de la Commission des chemins de fer du Canada, datée....." ou émis en vertu du jugement de la Commission des chemins de fer du Canada, datée.....

Supplément de consolidation.

30. (*a*) Un supplément de consolidation, qui renferme de la matière prise d'un supplément précédent et émise de nouveau sans modification, doit porter la note suivante:

> En vigueur.....à moins qu'il n'en soit autrement spécifié.

(*b*) La matière émise de nouveau sans modification doit indiquer d'une manière visible et convenable ce qui suit:— Matière émise de nouveau sans modification.

Emise de nouveau (en caractères noirs): en vigueur (date à laquelle l'item est devenu en vigueur) dans le supplément N°.....

ou lorsque la matière nécessaire, émise de nouveau, peut être indiquée par le symbole □ et une note explicative.

(*c*) Chaque supplément qui suit le premier supplément d'un tarif doit indiquer sur sa page-titre les numéros des suppléments qui sont en vigueur. Nombre des suppléments en vigueur indiqué sur la page-titre.

31. (*a*) Sauf avec l'autorisation de la Commission, aucun tarif de marchandises ne peut être augmenté à moins d'avoir été en vigueur au moins trente jours. Tarifs de marchandises en vigueur durant au moins 30 jours.

(*b*) Les tarifs de marchandises peuvent être émis pour expirer à une date désignée, mais cette date ne doit pas comporter moins d'un délai de trente jours à partir de la date de la mise en vigueur. Tarifs expirant à date convenue.

(*c*) Si un tarif, déposé conformément à la loi pour ce qui concerne les avis, annule un autre tarif, et qu'après la production de ce tarif, mais avant la date de sa mise en vigueur, un supplément du tarif à être annulé est légalement émis, les taux compris dans ce supplément ne peuvent pas demeurer en vigueur durant trente jours, parce que l'annulation d'un tarif comporte celle de ses suppléments. Suppléments annulés.

Dans ces cas, les suppléments comportant des changements qui ne sont pas compris dans le tarif à être appliqué doivent être émis par rapport aux deux tarifs, ne doivent comprendre aucune autre chose que les taux qu'on demandait de mettre en vigueur, et sont exempts de l'application de l'article 17.

32. (*a*) Les tarifs émis pour s'appliquer entre des endroits déterminés en Canada, et contenant des taux qui ne sont pas compétitifs en vertu de l'article 329, paragraphe 4 de la Loi des chemins de fer, doivent contenir la clause suivante:— Règle du point intermédiaire dans les limites du Canada.

Les taux mentionnés dans le présent tarif, à moins d'être spécifiquement désignés comme étant compétitifs, sont des taux maximums et ne doivent pas être augmentés, lorsqu'ils s'appliquent dans la même direction à partir ou à destination d'endroits intermédiaires situés sur la ligne directe de transit.

(*b*) Les tarifs comportant des taux applicables à partir d'endroits situés au Canada à destination d'endroits situés aux Etats-Unis, doivent contenir un règlement à l'effet que lesdits taux, à moins d'être spécifiquement désignés comme étant compétitifs, ne doivent pas être augmentés, lorsqu'ils s'appliquent à partir d'endroits intermédiaires en Canada. Du Canada aux Etats-Unis.

(*c*) Les tarifs comportant des taux applicables à partir d'endroits situés aux Etats-Unis à destination d'endroits situés au Canada, doivent contenir un règlement à l'effet que lesdits taux, à moins d'être spécifiquement désignés comme étant compétitifs, ne doivent pas être augmentés lorsqu'ils s'appliquent à destination d'endroits intermédiaires en Canada. Des Etats-Unis au Canada.

Page-titre doit porter numéro C.C.C. et annulation.

33. La page-titre de tout tarif de marchandises doit porter:—

(*a*) Le numéro C.C.C. du tarif en gros caractère, placé en évidence dans la marge supérieure et immédiatement au-dessous, en caractères plus petits, le numéro ou les numéros C.C.C. des tarifs et suppléments annulés par ce même tarif. Cependant, si le nombre de tarifs annulés est tellement considérable qu'il n'est pas pratique de les indiquer ainsi sur la page-titre, on pourra les mettre sur la page suivante, mais un renvoi spécifique à cette liste devra être fait sur la page-titre par rapport au numéro du tarif. Les chemins de fer peuvent placer le numéro du tarif à l'endroit qui leur convient. On emploiera des numéros séparés pour les tarifs des voyageurs et pour ceux des marchandises.

Nom du voiturier.

(*b*) Le nom du ou des voituriers qui les premiers ont reçu la marchandise ou publié un tarif, ou le nom de leurs agents, et immédiatement au-dessous le nom des autres compagnies qui ont donné leur adhésion. Si la liste de ces dernières est au nombre de plus de dix, ou s'il est incommode de mettre ces noms sur la page-titre, ils devront être placés ailleurs dans le tarif, pourvu qu'une note sur la page-titre indique la page où on peut trouver cette liste.

Raison d'être de la publication.

(*c*) La raison d'être de la publication de ce tarif expliquée par les mots "augmentation", "réduction", "taux nouveau", "aucun changement dans les taux", etc., suivant le cas.

Sorte de tarif.

(*d*) Si le tarif est régulier, spécial (local ou commun), ou compétitif (local ou commun).

Territoire.

(*e*) Le trafic et le territoire ou les localités à partir ou à destination desquels le tarif doit s'appliquer, brièvement désignés.

Classification appliquée.

(*f*) Mention de la classification spécifique qui s'applique au tarif ou aux exceptions s'il en est.

Dates.

(*g*) La date de l'émission et la date de l'entrée en vigueur.

Noms des fonctionnaires autorisés.

(*h*) Le nom, le titre et l'adresse du fonctionnaire autorisé par règlement ou de l'agent autorisé, à préparer et à émettre des tarifs.

34. Les tarifs devront contenir:—

Table alphabétique des articles.

(*a*) Une table contenant au complet et par ordre alphabétique tous les articles auxquels s'appliquent les taux d'accommodement.

Si le tarif contient un nombre si restreint d'articles que la page-titre ou la disposition intérieure explique clairement le contenu, la table alphabétique peut être omise.

Tous les paragraphes relatifs aux diverses sortes ou espèces du même article doivent être groupés ensemble. Par exemple tous les paragraphes relatifs au charbon doivent être sous la rubrique "Charbon" avec les expressions qui distinguent les sortes: "anthracite", "bitumineux", etc.

Table alphabétique des stations.

(*b*) Une liste complète d'après l'ordre alphabétique, des stations auxquelles le tarif s'applique, soit pour le départ ou pour l'arrivée des marchandises. Si la liste contient des stations de diverses provinces ou de divers états, le nom de la province ou de l'état doit être indiqué avec le nom de la station.

On peut donner par groupes ou sous le nom de trafic territorial, les endroits à partir ou à destination desquels le tarif s'applique, pourvu qu'une liste complète de telles stations, disposées par groupes ou territoires de trafic, soit imprimée dans le tarif, ou qu'on mentionne spécifiquement le numéro C.C.C. de l'émission qui contient cette liste.

Dans cette liste, les stations de chaque groupe ou territoire seront disposées dans l'ordre alphabétique, et le nom ou les noms des lignes sur lesquelles sont situées ces stations seront indiqués; ou toutes les stations groupées dans un territoire de trafic et nommées dans le tarif peuvent être incluses dans une seule table alphabétique, pourvu que le nom ou les noms des lignes sur lesquelles ces stations sont situées et le groupe ou le territoire de trafic auquel elles appartiennent soient indiqués avec le nom de chaque station.

(*c*) Explication des renvois ou abréviations techniques usités dans le tarif, qui doivent autant que possible être placés au bas de la page portant ces renvois ou abréviations techniques. Sinon, il faudra mentionner la page où se trouve l'explication. Explication des renvois.

(*d*) Telle déclaration explicative devra être faite en termes clairs et explicites relativement aux taux et aux règles contenus dans le tarif afin d'enlever au besoin tout doute sur leur véritable opération. Déclarations explicatives.

(*e*) Les règles et règlements qui régissent l'application du tarif. Sous ce titre, tous les règlements, règles ou conditions qui, de quelque manière, peuvent influer sur les taux inscrits dans un tarif, doivent être insérés, excepté pour une règle spéciale applicable à un tarif particulier qui devra être placée sur la même page que ce tarif avec indication de la relation, ou il en sera fait une mention spéciale dans la table des stations. Règles régissant le tarif.

(*f*) Il ne sera inclus aucune règle ou aucun règlement qui, de quelque manière, ou par certains termes, autorisera la substitution à la place d'un taux mentionné dans un tarif, d'un taux trouvé dans un autre tarif ou formé de la combinaison ou d'un plan autre que celui qui est clairement déclaré en termes spécifiques dans le tarif dont la règle ou le règlement forme partie. Aucune règle autorisant une substitution.

(*g*) Les taux insérés explicitement, ainsi que les noms ou la désignation des endroits de partance ou de destination auxquels ils s'appliquent, seront disposés d'une manière simple et systématique. Les dispositions compliquées ou en termes ambigus devront être évitées. Disposition simple.

(*h*) Les différentes routes pour lesquelles le tarif s'applique, à moins qu'elles soient indiquées dans le "Guide d'itinéraire" auquel il est fait mention par un numéro C.C.C. Routes.

(*i*) L'expression "points communs" ne devra pas être employée dans un tarif pour indiquer les endroits de partance ou de destination auxquels les taux nommés s'appliquent, à moins d'imprimer dans le tarif une liste complète de ces endroits ou points, ou de mentionner spécifiquement le numéro C.C.C. de l'émission qui contient cette liste.

(*j*) Les termes "produits du grain", "produits forestiers" et autres termes semblables ne doivent pas être employés dans un tarif pour désigner les articles auxquels les taux s'appliquent, à moins d'imprimer une liste complète des articles compris ou Pas de termes généraux pour désigner des denrées, à moins de publier la liste.

inclus dans ces termes, ou de mentionner spécifiquement le numéro C.C.C. de l'émission qui contient cette liste.

Avis de changement dans le tarif des marchandises.

35. Les chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission, ou les agents dûment autorisés de tels chemins de fer, doivent déposer en triplicata avec chaque tarif ou supplément séparé qui modifie les taux ou règlements, un exposé (formule suggérée, annexe "B") contenant les renseignements suivants:—

(*a*) Le numéro C.C.C. du tarif ou le numéro du supplément qui s'y rapporte;
(*b*) La date de la mise en vigueur;
(*c*) La denrée en question, (si elle est inscrite sous un numéro, devra comporter un renvoi convenable);
(*d*) Les endroits d'expédition, de consignation et intermédiaires auxquels les taux s'appliquent;
(*e*) Taux actuels et projetés, en cents;
(*f*) Un exposé concis des raisons motivant la modification, qui sera suffisamment explicite pour permettre à la Commission d'en prendre connaissance d'une manière intelligente.

Si les listes régulières des tarifs de catégorie sont modifiées, un exposé de l'augmentation ou de la diminution du taux de la première classe suffira.

Si une révision générale des taux de catégorie est effectuée, comme celles qui suivent la consolidation de chemins de fer, le raccourcissement de lignes, la construction de nouvelles routes, etc., un exposé général suffira.

Ces exposés (format 8 x 11) doivent être intulés "Modifications des taux de marchandises", et être numérotés consécutivement à l'angle droit supérieur.

RÈGLES ET RÈGLEMENTS CONCERNANT LA PRÉPARATION ET LE DÉPÔT DES TARIFS DES VOYAGEURS

L'expression "prix de voyage local" employée dans la présente circulaire signifie un prix de voyage qui s'applique à la ligne d'une seule compagnie de chemin de fer.

Les tarifs locaux sont ceux qui contiennent "des prix de voyage locaux".

L'expression "prix de voyage commun" employée dans la présente circulaire signifie un prix de voyage qui s'applique aux lignes de deux voituriers ou plus, et qui est déterminé par un arrangement ou une entente entre ces dernières sans forme "d'adhésion" ou "de procuration".

Format des tarifs.

36. Les tarifs et suppléments doivent être d'un format uniforme, soit 8 pouces de large par 11 de long, et porter des numéros consécutifs avec le préfixe "C.C.C." dans la marge supérieure de la page-titre.

Numérotage des tarifs.

Lorsqu'ils sont déposés à la Commission, ils doivent être accompagnés d'un avis de dépôt fait en double (voir annexe "A") et portant un numéro d'ordre. Ces avis de dépôt doivent contenir une explication des tarifs ou suppléments auxquels ils se rapportent. L'avis original sera gardé et la copie retournée avec l'estampille de la date de réception.

Les copies de tarifs et suppléments écrits ou reproduits à la machine ne seront pas acceptées, à moins qu'elles ne soient nettes et tout à fait lisibles. Avis de dépôt.

37. Les tarifs-types de taux maximums doivent être déposés en double. A moins qu'il n'en soit autrement stipulé dans la présente circulaire, on n'exige qu'une copie seulement des autres listes de taux soit déposée à la Commission et adressée au Directeur du Trafic, Commission des Chemins de fer du Canada, à Ottawa, Ont. Si ladite copie est mise à la poste en Canada, et que l'enveloppe porte les mots "Au Service de Sa Majesté", il n'y a pas de frais de port d'exigés. Tarifs-types. Nombre de copies déposées. Port gratuit si elles sont mises à la poste en Canada.

38. Pour éviter la nécessité de faire approuver toute modification par la Commission et éviter toute publication subséquente dans la *Gazette Officielle*, quand des tarifs actuellement en vigueur sont déposés à titre de tarifs-types, l'on suggère que la base maximum du taux au mille soit déposée à la Commission à titre de tarif-type sous un numéro C.C.C., et les tarifs actuellement en vigueur déposés à titre de tarifs spéciaux. Tarifs-types des voyageurs.

39. (*a*) Les compagnies de chemins de fer étrangères qui ne possèdent, ne contrôlent ni exploitent aucune ligne de chemin de fer en Canada, ne sont pas tenues de déposer à la Commission des tarifs de voyageurs.

(*b*) Les compagnies de chemins de fer étrangères qui possèdent, contrôlent ou exploitent des lignes en Canada doivent déposer à la Commission des tarifs de voyageurs montrant les prix de voyage en vigueur à partir d'endroits situés aux Etats-Unis à destination d'endroits situés au Canada, ou à partir d'endroits situés au Canada à des endroits situés aux Etats-Unis ou autres pays étrangers; mais elles ne sont pas tenues de déposer des tarifs de voyageurs montrant les prix exigés entre des endroits situés aux EtatsUnis ou autres pays étrangers, tout en s'appliquant au territoire canadien.

40. Si les tarifs de voyageurs à la disposition des conducteurs comprennent des taux de voyage identiques à ceux qui sont inscrits dans le tarif de l'agent pour le même territoire, soit avec ou sans l'addition de dix cents, il n'y a pas lieu de les déposer, pourvu que le tarif de l'agent renfermant les taux de voyage ait été déposé. Tarifs des conducteurs.

41. Les tarifs pour le transport du lait à bord des trains de voyageurs doivent être désignés sous le titre de "Tarif spécial pour le transport du lait par les trains de voyageurs". Tarifs pour le transport du lait.

42. Les taux des wagons-lits et des wagons-salons doivent être publiés dans un tarif séparé et désignés par une série distincte de numéros C.C.C. avec le préfixe "S" lors de leur déposition. Tarifs des wagons-lits et wagons-salons.

43. Les chemins de fer reçoivent parfois l'offre de trafic d'excursion ou autre trafic spécial de voyageurs, et si elle accepte, les voyageurs doivent être transportés immédiatement ou en moins des trois jours d'avis requis par la Loi des chemins de fer, pour le dépôt des tarifs spécifiques. Trafic d'urgence, d'excursion et autre trafic de voyageurs.

Afin de faciliter le mouvement de tel trafic, les chemins de fer peuvent demander par télégraphe ou téléphone à l'officier en chef du trafic la permission de déposer tels tarifs sans donner l'avis statutaire.

Les chemins de fer qui déposent des tarifs indiquant les taux de voyage établis pour excursions, conventions, etc., imposables sur avis, peuvent, dans le cas d'excursions, conventions, etc., limitées à pas plus de dix jours à partir du premier jour de la vente au dernier jour pour le retour, agir immédiatement sur avis donné avec un numéro C.C.C. déposé aux stations où les billets doivent être vendus, pourvu qu'une copie de tel avis soit expédiée en même temps par le courrier au directeur du Service du trafic de la Commission.

Termes des billets d'excursions.

44. Les tarifs comportant des prix pour excursions peuvent mentionner ces prix dans les termes suivants: "Le prix de première classe pour le voyage aller et retour", "Le prix de première classe plus un tiers pour le voyage aller et retour", "Le prix de première classe plus..... cents pour voyage aller et retour".

Tarifs communs applicables à partir d'endroits situés sur plus d'un chemin de fer.

45. Les tarifs communs applicables à partir d'endroits situés sur plus d'un chemin de fer doivent être déposés par chacun des chemins de fer qui les premiers transportent les voyageurs sous son propre numéro C.C.C. à moins qu'ils ne soient émis et déposés par un agent ayant une procuration.

Dépôt de la table officielle des distances.

46. Chaque voiturier doit publier et déposer en double, sous un N° C.C.C. en deux séries, format 8 pouces par 11, une "Table officielle des Distances" indiquant la distance exacte avec deux décimales au plus entre ses stations et qui doit contenir une note à l'effet qu'on doit s'en servir dans la préparation des prix de voyage basés sur le parcours milliaire.

Liste des tarifs.

47. Chaque voiturier doit publier et déposer en double sous un numéro C.C.C. une liste complète des tarifs en vigueur le désignant comme voiturier qui le premier effectue le transport des voyageurs. Cette liste doit indiquer:

(*a*) Le numéro C.C.C. de chaque tarif;

(*b*) Le nom du premier voiturier ou de l'agent qui émet les tarifs;

(*c*) Une brève description de la portée et de la nature du tarif.

Cette liste peut être faite de la manière que l'entend le voiturier, mais elle doit être accompagnée d'une table alphabétique complète indiquant le numéro du tarif (le numéro du chemin de fer ou celui de la C.C.C.) et la page où se trouve la description du tarif.

Dans cette table doivent être indiqués sous le titre "Prix de voyage réguliers", tous les tarifs comprenant les prix réguliers locaux, ceux qui sont employés pour passer d'une division ou d'une ligne à une autre, enfin les prix de passages réguliers en bateau à vapeur.

Adhésion aux tarifs communs.

48. (*a*) Les tarifs communs et leurs suppléments doivent être déposés à la Commission par l'agent compétent du premier voiturier ou par un représentant désigné pour remplir cette fonction, et il faut déposer à la Commission, suivant les formules prescrites, l'approbation de tout autre voiturier canadien participant à ces tarifs communs ou à leurs suppléments concernant le trafic qui doit passer par une route directe au Canada.

Adhésion non requise dans les tarifs communs internationaux.

(*b*) L'avis d'acceptation n'est pas requis pour ce qui concerne les tarifs internationaux, et les tarifs s'appliquant entre deux endroits d'un pays étranger sur une ligne qui passe partiellement en territoire canadien, non plus de la part des voituriers étrangers pour ce qui est des tarifs applicables à des parcours entre endroits du Canada par voie de territoire étranger.

(*c*) L'une ou l'autre des formules suivantes de certificats d'approbation peut être employée pour notifier la Commission du fait que l'on adhère à des tarifs communs ou à des suppléments de ces tarifs, applicables entre des endroits du Canada, qui ont été publiés et déposés par un voiturier, qui le premier transporte les voyageurs, ou son agent, et auxquels participe le voiturier qui donne son adhésion. Le certificat doit être imprimé sur papier de 10½ pouces de long par 8 pouces de large et adressé au directeur du Service du trafic de la Commission. Emploi et format de formules d'adhésion.

(*d*) Certificats d'adhésion spéciale

(Nom au long du voiturier adhérent)

Département .....
(Endroit et date) .....
La Commission des chemins de fer du Canada. Formule d'adhésion individuelle ou spéciale.

Nous certifions que le (nom au long du voiturier adhérent) adhère aux tarifs communs désignés ci-dessous, en approuve la publication et le dépôt, déclare participer à ces tarifs et y être assujetti.

(Titre complet et N° C.C.C. du tarif approuvé.)

Date de la mise en vigueur.....
Emis par la Compagnie.....

(*e*) Certificats d'adhésion limitée

(Nom au long du voiturier adhérent)

Département .....
(Endroit et date) .....
N° L.C. (De 1 en montant). Formule d'adhésion limitée.

La Commission des chemins de fer du Canada.

Nous certifions que le (nom au long du voiturier adhérent) adhère aux tarifs communs et à leurs suppléments qui pourront dans l'avenir être publiés et déposés par (nom au long du voiturier) et être applicables sur la route de (nom du point de jonction avec le chemin de fer du voiturier adhérent) ou à partir de (noms des endroits ou indications du territoire), tarifs et suppléments dans lesuels la présente compagnie est désignée comme participante, en tant que lesdits tarifs contiennent des taux ou des règlements qui s'appliquent au territoire canadien, par voie de la ligne de la présente compagnie jusqu'à (non à partir de)..... (désignation du territoire), et déclare participer à ces tarifs et y être assujetti.

(*f*) Certificat d'adhésion générale

(Nom au long du voiturier adhérent)

Département .....
(Endroit et date) .....
N° G.C. (De 1 en montant). Formule d'adhésion générale.

La Commission des chemins de fer du Canada.

Nous certifions que le (nom au long du voiturier adhérent) adhère à tous les tarifs communs et à leurs suppléments qui pourront dans l'avenir être publiés et déposés par (nom au long du voiturier ou de son agent) et dans lesquels la présente compagnie est désignée comme participante en tant que lesdits tarifs contiennent des taux et des règlements qui s'appliquent au Canada, en allant ou en passant par (non en venant de) les endroits desservis par la présente compagnie, et par les présentes, déclare participer à ces tarifs et y être assujetti.

Par qui est signée l'adhésion spéciale.

(*g*) Le certificat d'adhésion spéciale doit porter le titre et la signature de l'officier de la compagnie adhérente qui l'a nommé par règlement pour préparer et émettre des tarifs.

Dépôt du nombre de copies d'adhésion spéciale.

(*h*) Lorsqu'on emploie des certificats d'adhésion spéciale, la compagnie adhérente doit faire trois copies: l'une marquée "original", une marquée "double" et une marquée "triplicata", et les envoyer à la compagnie qui émet le tarif. Cette dernière doit alors déposer à la Commission les trois copies en même temps que le tarif auquel elles se rapportent. Le double sera étampé et retourné à la compagnie adhérente et le triplicata envoyé à la compagnie qui émet le tarif, à titre de récépissé.

Dépôt d'adhésion aux tarifs émis à Winnipeg.

(*i*) Certains tarifs de voyageurs sont envoyés de Winnipeg, et les certificats spéciaux les concernant sont expédiés de Montréal. Dans ces cas, le certificat peut être déposé avant le tarif mais doit être accompagné d'une lettre d'explication.

Les certificats d'adhésion générale ou limitée seront signés de la main du fonctionnaire de la compagnie adhérente, désigné en vertu du règlement pour préparer et émettre les tarifs.

Mention d'adhésion aux tarifs.

(*j*) La compagnie ou l'agent qui prépare et émet des tarifs communs doit y indiquer, en petits caractères, près du nom de chacune des compagnies adhérentes, le N° "C.C.C.", "L.C.", ou "G.C.", suivant le cas, du certificat d'adhésion de ces compagnies à ces tarifs communs.

Dépôt du nombre de copies d'adhésion limitée ou générale.

(*k*) On doit déposer à la Commission deux copies des certificats d'adhésion "limitée" ou "générale", dont une marquée "double" doit recevoir l'étampe de la date de réception à la Commission et être retournée à l'envoyeur.

Révocation d'adhésion.

(1) L'adhésion "limitée" ou "générale" peut être révoquée par l'envoi d'un avis de révocation à la Commission ainsi qu'à l'agent ou voiturier en faveur de qui elle avait été émise.

L'avis de révocation envoyé à la Commission doit être accompagné d'une lettre mentionnant avec détails complets les motifs de cette révocation. Cet avis doit désigner la formule et le numéro de l'adhésion à révoquer, le nom de l'agent ou du voiturier en faveur de qui elle avait été émise, ainsi que la date de sa mise en vigueur qui ne doit pas être fixée avant soixante (60) jours après la réception dudit avis par la Commission.

Si l'on désire maintenir en vigueur des tarifs émis en vertu de l'adhésion à être révoquée, une adhésion spéciale à cet effet doit être envoyée avant la date de la mise en vigueur de la révocation de l'adhésion "limitée" ou "générale".

Autorisation aux agents qui déposent les tarifs.

49. (*a*) Si une compagnie de transport autorise un agent à déposer ses tarifs et leurs suppléments ou certains d'entre eux, elle doit déposer à la Commission un avis officiel de cette autorisation et de l'acceptation par la compagnie de la responsabilité des actes dudit agent, le tout suivant la formule portant un numéro d'ordre tel que spécifié ci-après:—

C.C.C. La Procuration N°.....

(*b*) Compagnie.....

.....

Formule de procuration.

AVIS À TOUS LES INTÉRESSÉS:

Que la Compagnie.....a désigné, constitué et nommé et par les présentes désigne, constitue et nomme .....son véritable procureur légal pour déposer de sa part, en son nom et à sa place certains tarifs à savoir (désigner

ici les séries particulières si elles sont limitées, ou le territoire particulier pour lequel les tarifs doivent être émis), et les suppléments de ces tarifs, tel que requis des compagnies de chemins de fer par la loi des Chemins de fer du Dominion canadien et par les règlements de la Commission des Chemins de fer du Canada, et ladite compagnie ..... donne et accorde à son dit procureur et agent plein pouvoir et pleine autorité pour faire et accomplir tous et chacun des actes et toutes et chacune des choses ci-dessus spécifiées aussi pleinement, à toutes intentions et fins que si ces actes et choses étaient accomplis par ladite compagnie, ratifiant et confirmant par les présentes tout ce que son dit agent et procureur peut légalement faire en vertu desdits pouvoirs, et assumant la pleine responsabilité des actes et des négligences de son dit procureur et agent en vertu des présentes.

La Compagnie.....
(Nom du voiturier)

Par.....
(Son.....Président)

Certifié:

.....
Secrétaire

Daté à.....

Ce.....jour de.....

A.D.

(*c*) Les procurations resteront en vigueur tant qu'elles n'auront pas été révoquées par un avis de révocation formel et officiel produit à la Commission des Chemins de fer du Canada au moins trente jours avant que ledit avis n'entre en vigueur. Révocation des procurations.

Les procurations peuvent aussi être annulées par l'émission d'une nouvelle procuration sur un avis de trente jours.

(*d*) Si deux ou plusieurs compagnies de transport désignent la même personne comme agent pour déposer les tarifs et leurs suppléments, chacun de ces agents sera requis de déposer à la Commission une procuration dans la forme prescrite le nommant leur agent, et l'adhésion de chacune des autres compagnies participant à tout tarif ou supplément déposé par lui doit être déposée à la Commission. Procuration de chaque voiturier.

(*e*) Un agent dûment autorisé à agir au nom de plusieurs compagnies de transport doit déposer des tarifs communs numérotés d'après sa propre série de N^os^ C.C.C. Dépôt par les agents sous leurs propres numéros.

(*f*) Les agents qui publient des tarifs en vertu d'une procuration doivent y inclure les noms des compagnies de transport pour lesquelles ils agissent ainsi que le N° P.A. de la Procuration en dépôt à la Commission. Mention des procurations dans les tarifs.

50. Les listes de taux émises en conformité des jugements et des ordonnances de la Commission doivent faire mention du numéro et de la date de l'ordonnance ou de la date du jugement comme suit:— Tarifs émis conformément aux ordonnances et jugements.

"Emise conformément à l'ordonnance de la Commission des chemins de fer du Canada N°..... en date du....." ou "Emise sous l'empire du jugement de la Commission des chemins de fer du Canada, en date du....."

Numéros C.C.C. doivent être consécutifs; avis donné en cas de variation.

51. Toute compagnie de transport doit déposer ses tarifs en leur donnant des numéros C.C.C. qui doivent être consécutifs. Parfois un tarif est accepté sans qu'il porte le numéro C.C.C. qui suit immédiatement le numéro du tarif précédent. Cela arrive lorsque les numéros ainsi manquant ont été assignés à un tarif en cours de préparation.

Autant que possible les tarifs doivent être déposés dans l'ordre des numéros consécutifs de la C.C.C. Si pour quelque raison il en est autrement, le tarif qui ne porterait pas le numéro suivant du tarif qui le précède immédiatement, devra porter une explication de l'omission dans le classement aux dossiers.

Les modifications dans les taux indiquées par des symboles.

52. Les tarifs émis par les chemins de fer canadiens doivent indiquer les augmentations par la lettre "A" et les réductions par la lettre "R", avec une note explicative, de la manière suivante:—

1. Dans les tarifs qui donnent les taux en regard des stations:—

La lettre appropriée doit être placée en regard de chacun des taux changés, ou de tout changement dans les règles et règlements.

2. Dans les tarifs où les taux sont placés dans un tableau séparé de la liste des stations:—

(*a*) La lettre appropriée doit être placée dans le tableau des prix de la manière prescrite au paragraphe 1 ci-dessus, si le groupement des stations n'a pas été changé relativement aux taux qui leur sont appliqués;

(*b*) Si le groupement des stations a été changé relativement aux taux qui leur sont appliqués, la lettre appropriée doit être placée en regard du renvoi à la liste des taux sur la page des stations, et aussi en regard de chacun des changements dans les règles et règlements.

Si les colonnes des taux sont trop rapprochées pour laisser un espace suffisant pour les lettres indicatrices, et dans ces cas seulement, les augmentations doivent être imprimées en gros caractères et les réductions en caractères italiques, avec une note explicative correspondante.

Si quatre-vingt-dix pour cent ou plus des taux indiqués sur une page sont augmentés ou réduits, les lettres indicatrices peuvent être omises pourvu que les changements soient clairement indiqués sur la page comme suit: "Tous les taux dans cette page ont été augmentés, à moins d'indication contraire", etc.

S'il est impossible d'indiquer les changements dans les classifications suivant les méthodes indiquées ci-dessus, une demande accompagnée de tous les détails nécessaires doit être faite à la Commission pour obtenir la permission de se dispenser de l'obligation ci-dessus imposée.

Stations sur ligne principale et embranchements.

53. En fixant les prix de voyage dans les tarifs locaux des voyageurs, on disposera les stations par ordre géographique, et on indiquera d'abord les stations sur la ligne principale, puis les stations sur les embranchements qui s'écartent de la ligne principale et les autres stations d'embranchement par une règle. Les stations indiquées au haut de la colonne des prix de voyage seront désignées sous le titre de "stations sur ligne principale", et chaque colonne sera désignée par une lettre ou un numéro, ou, s'il est nécessaire, par une combinaison de deux lettres. Les endroits indiqués en marge des colonnes des prix de voyage porteront l'indication "stations sur embranchements", et seront numérotés consécutivement. La table alphabétique des stations préparée indiquera l'endroit où se trouve les prix de voyage à destination ou en provenance de chaque station au moyen de lettres ou de numéros pour les lignes principales et de numéros pour les embranchements.

54. Un voiturier peut appliquer des prix de voyage direct, soit pour le départ soit pour l'arrivée, à des stations qui ne sont pas comprises dans la liste des tarifs communs publiés, en les basant sur les tarifs publiés. Les tarifs qui comprennent des prix de voyage servant de base doivent spécifier clairement l'étendue et le mode d'usage, et les tarifs destinés spécialement à être utilisés de concert avec des tarifs de base publiés doivent indiquer le numéro C.C.C. des tarifs dans lesquels des bases peuvent être trouvées.

Prix de voyage servant de base et proportionnels.

55. L'expression "Points communs" ne doit pas être employée dans un tarif pour indiquer les endroits de partance ou de destination auxquels les prix de voyage nommés s'appliquent, à moins d'imprimer dans le tarif une liste complète de ces endroits ou de mentionner spécifiquement le numéro C.C.C. de l'émission qui contient cette liste.

L'expression points communs ne sera pas employée à moins qu'une liste ne soit publiée.

56. S'il est émis un tarif ou un supplément qui entre en conflit avec une partie de tout autre tarif ou supplément à un tarif alors en vigueur et qui n'est pas entièrement annulé par la nouvelle émission, il faudra mentionner spécifiquement les parties de ces autres tarifs qui sont annulés par la nouvelle émission, et ces autres tarifs seront alors immédiatement modifiés en conséquence selon la procédure régulière.

Annulation des tarifs ou prix de voyage contradictoires.

57. Si un tarif est annulé dans le but de le remplacer par les prix de voyage indiqués dans quelqu'autre tarif, l'avis d'annulation doit comporter un renvoi spécifique au numéro C.C.C. du tarif dans lequel tels prix de voyage seront trouvés à l'avenir. L'annulation d'un tarif comporte également la résiliation des suppléments à tel tarif, s'il y en a en vigueur. Si un tarif est annulé par l'émission d'un tarif semblable qui le remplace, l'avis d'annulation ne doit pas être donné sous forme de supplément, mais par voie d'avis imprimé dans le nouveau tarif.

L'avis de cancellation indiquera où l'on trouvera dans la suite les prix de voyage.

58. Les suppléments à un tarif seront numérotés consécutivement, et il ne devra jamais y en avoir plus de deux en vigueur pour un même tarif.

Numérotage consécutif des suppléments—le nombre en vigueur.

59. Un tarif ou supplément une fois annulé ne peut être rétabli. Si l'on désire remettre en vigueur des prix de voyage abrogés antérieurement, on devra les inclure dans un nouveau tarif.

Un tarif annulé ne peut être rétabli.

60. La page-titre de tout tarif de voyageurs indiquera:—

(*a*) Le numéro C.C.C. en gros caractères inscrits très visiblement à la marge supérieure, et juste au bas, en caractères plus petits, le numéro ou les numéros C.C.C. des tarifs et suppléments annulés par ce même tarif. Toutefois, si le nombre de tarifs annulés est tellement considérable qu'il n'est pas pratique de les indiquer ainsi sur la page-titre, on pourra les indiquer sur la page suivante, mais un renvoi spécifique à cette liste devra être fait sur la page-titre par rapport au numéro du tarif. Les chemins de fer peuvent placer le numéro du tarif à l'endroit qui leur convient. On emploiera des numéros C.C.C. séparés pour les tarifs des marchandises et des voyageurs.

La page-titre indiquera: Le numéro C.C.C. et les annulations.

(*b*) Le nom du ou des voituriers qui ont pris l'initiative du transport ou publié un tarif, ou le nom de leur agent, et immédiatement au-dessous, les noms des autres voituriers qui ont donné leur adhésion.

Noms des voituriers.

Note.—Pour les tarifs communs internationaux, il suffira d'indiquer les noms des voituriers canadiens, et immédiatement au-dessous, les mots: "Et les lignes de raccordement aux Etats-Unis."

Raison d'être de l'émission.

(*c*) Raison d'être de l'émission de cette liste, ainsi expliquée par les mots: "augmentation", "réduction", "taux nouveaux", "aucun changement dans les taux", etc.

Sortes de tarif.

(*d*) Si le tarif est type ou spécial (local ou commun).

Territoire.

(*e*) Le territoire ou les endroits d'expédition et de consignation auxquels le tarif s'applique, énoncés brièvement.

Date de l'émission et de la mise en vigueur.

(*f*) La date de l'émission et celle de la mise en vigueur. Aussi la date de l'expiration du temps limité, s'il en existe.

Nom du fonctionnaire autorisé.

(*g*) Nom, titre, et adresse du fonctionnaire autorisé par règlement, ou de l'agent autorisé, à préparer et à émettre des tarifs.

ANNEXE "A"

.....

(Nom du chemin de fer.)

SERVICE DU TRAFIC

.....19.....
(Endroit et date)

N° de l'avis.....

Le directeur du Service du trafic,
Commission des chemins de fer du Canada,
Ottawa, Canada.

CHER MONSIEUR,—Conformément aux dispositions de la Loi des chemins de fer, je vous transmets par les présentes, pour être déposées à la Commission, les copies de tarifs suivantes:—

Numéro du supplément	Numéro C.C.C. du tarif	Date de la mise en vigueur	Description

.....
(Nom)

.....
(Titre)

ANNEXE "B"

..... N°.....

(Nom du chemin de fer)

.....19.....

(Endroit et date)

CHANGEMENTS APPORTÉS AU TARIF DES MARCHANDISES

C.C.C.....Tarif N°.....Sup. N°.....

Date de l'entrée en vigueur.....

Description (classe ou marchandise).....

Art. N°	Marchandise	De	À	Tarif	
				Actuel	Projeté

Raison du changement.....

.....

.....

.....

.....

.....

(Nom)

.....

(Titre)

INDEX DES RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES

Sujet	Règle N°
ABRÉVIATIONS, explication des	34*c*
ACCOMMODEMENT:	
poids minimum plus élevé que le poids de classification	24
les descriptions doivent être précises	25
ADHÉSION:	
dans les tarifs communs	22*a*
non requise dans certains tarifs communs	22*b*
formules	22*c*
signature spécifique et dépôt de	22*d*
générale et limitée, signature de	22*e*
renvoi à être indiqué dans les tarifs communs	22*f*
générale et limitée, dépôt de	22*g*
générale ou limitée, révocation de	22*h*
ADRESSE, dépôt des tarifs	3
AGENTS:	
principal et alternatif	21*a*
procuration	21*a*
dépôt de classifications	21*b*
exercice de pouvoir	21*c*
transfert de pouvoir d'un agent à un autre	21*d*
procuration au premier chemin de fer qui fait le dépôt	21*e*
révocation de procurations	21*f*

INDEX DES RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES—*Suite*

Sujet	Règle N°
AGENTS—*Fin*	
chaque voiturier doit déposer les procurations des	21*g*
instructions relatives aux factures sur les lignes de transport rapide des marchandises	21*h*
déposer sous leurs propres numéros C.C.C	21*i*
indication des noms des voituriers et numéro de la procuration dans le tarif émis par	21*j*
AJUSTEMENT des taux en vertu des ordonnances ou jugements de la Commission	29
ALPHABÉTIQUE, index des stations à partir desquelles les taux s'appliquent	34*b*
ANNULATION:	
des tarifs et de suppléments	16
des tarifs comportant aussi celle des suppléments	31*c*
à être indiquée sur la page-titre	33*a*
ANNULÉ, tarif ne peut être rétabli	14
ARRANGEMENT non compliqué de toute question	34*g*
ARTICLES DANGEREUX, tarifs relatifs aux	5*b*
AVIS:	
des changements dans les taux de transport des marchandises	35
des changements dans les taux par télégramme	12
AVIS, dépôt des	1
AVIS statutaire	11*a*
AVIS de tarif spécial	2
CHANGEMENTS:	
dans les tarifs, avis par télégramme des	12
dans les tarifs, à être indiqués par des symboles	23
CLASSIFICATION:	
déposée en vertu d'une procuration	21*b*
portant sur le tarif à être indiqué sur la page-titre	33*f*
CLAUSE relative aux transports de longue et de courte distance	32*a*-32*b*-32*c*
COMPÉTITIFS:	
tarifs en vigueur sans avis	4
taux à être indiqués	26
CONTRADICTOIRES, tarifs ou suppléments à être modifiés	15
CONSÉCUTIFS, numérotage des tarifs	20
CONSOLIDATION, suppléments de, sans modifications	30*a*
CONTENU DU TARIF	34
index des articles	34*a*
index des stations, désignation de territoires ou de groupes	34*b*
explications des signes de renvoi	34*c*
états explicatifs	34*d*
règles relatives au tarif	34*e*
nulle règle autorisant la substitution	34*f*
arrangement con compliqué	34*g*
routes	34*h*
endroits communs, emploi de l'expression de	34*i*
articles à être spécifiquement classifiés	34*j*
DATES:	
de l'émission et de la mise en vigueur sur la page-titre	33*g*
de la discontinuation et du rétablissement de la navigation	18*b*
DATE DE LA MISE EN VIGUEUR, page-titre	33*g*
DÉCISIONS DE LA COMMISSION, en conformité de	29
DENRÉES:	
énoncées alphabétiquement dans le tarif	34*a*
à être spécifiquement classifiées	34*j*
DÉPOT:	
avis	1
avis des taux de transport de marchandises	35
tarifs compétitifs	4
adhésion aux tarifs communs	22*a*
table des distances ou parcours miliaires	9
tarifs communs applicables du Canada aux E.-U., ou entre les endroits en Canada par voie des E.-U	8*a*
tarifs communs applicables des E.-U. au Canada, ou entre les endroits des E.-U. par voie du Canada	8*b*
adhésion limitée et générale	22*g*
liste des tarifs en vigueur	10
tarifs à feuilles détachées	17
procurations	21
règles et règlements	5*a*
avis de tarif spécial	2
adhésion spécifique	22*d*
suppléments annonçant la fermeture de la navigation	18*d*

INDEX DES RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES—*Suite*

Sujet	Règle N°
DÉPÔT—*Fin*	
tarifs:—	
adresse	3
par ordre de numéros consécutifs C.C.C	20
nombre de copies	3
types	3
avis statutaire requis	11*a*
frais de terminus	13
DÉSIGNATION:	
des tarifs sur la page-titre	33
des marchandises doit être précise	25
DISTANCES OU PARCOURS MILLIAIRE:	
table à être déposée en duplicata	9
table à être déposée par chaque voiturier	9
table, contenu	9
ÉCRITS OU REPRODUITS À LA MACHINE, tarifs	1
ENDROITS COMMUNS, emploi de l'expression	34*i*
EXPIRATION des tarifs par le temps limité	31*b*
EXPLICATION DE:	
signes de renvoi ou abréviations	34*c*
taux et règlements	34*d*
EXPLOSIFS, tarifs relatifs aux	5*b*
EXPOSÉS explicatifs	34*d*
FACTURES, instructions émises par les agents relatives aux	21*h*
FONCTIONNAIRE qui fait l'émission, nom, titre et adresse à être indiqués sur la page-titre	33*h*
FORMAT:	
des tarifs	1
de procuration	21*a*-21*c*
d'adhésion	22*c*
FORMULES:	
d'adhésion dans les tarifs communs	22*c*
de procuration	21*a*-21*e*
FRAIS: d'aiguillage, de réfrigération, d'entreposage, de manutention ou par élévateur, etc.	13
FRAIS DE TERMINUS, dépôt de tarifs contenant des	13
GÉNÉRAL:	
signature de l'adhésion	22*c*
omission des termes	34*j*
GENRE DE TARIF, la page-titre doit indiquer le	33*d*
ITINÉRAIRE:	
clause d'urgence peut être publiée dans le tarif	27
avis général sur la page-titre du tarif	27
dans les tarfis contenant les taux locaux et communs	27
à être indiqué en rapport avec tous les taux communs	27
INTERSTATE COMMERCE COMMISSION, rejet des tarifs par la	11*c*
LETTRE D'ENVOI:	
duplicata pour récépissé (annexe A)	1
numérotée par ordre consécutif	1
LIMITÉE, signature de l'adhésion	22*e*
LISTE des articles compris dans un "terme général" à être indiquée	34*j*
LISTE des tarifs en vigueur	10
LISTES DE TAUX:	
rejetées par la Commission	11*b*
rejetées par l'I.C.C	11*c*
LIGNES NOUVELLEMENT CONSTRUITES, tarifs relatifs aux	28
MANŒUVRE D'AIGUILLAGE DES VOITURIERS, tarifs communs à partir d'endroits où se fait la	7
MEMORANDUM comprenant les numéros manquants	20
MATIERE émise de nouveau sans modifications	30*b*
MOINS QUE LE DÉLAI fixé par avis statutaire	28–18*d*
MODIFICATIONS:	
tarifs ou suppléments contradictoires	15
tarifs contenant des taux ferroviaires et maritimes	18*e*
NATURE DU TARIF, la page-titre doit indiquer la	33*d*
NATURE DU TARIF à ne pas être changée par un supplément	19
Navigation, ouverture et fermeture de la	18
NOMBRE:	
de copies de tarifs à être déposées	3
de suppléments en vigueur	17
de suppléments en vigueur à être indiqué sur la page-titre	30*c*
NOMS:	
des voituriers à être indiqués sur la page-titre	33*b*
des fonctionnaires désignés à être indiqués sur la page-titre	33*h*
NUMÉROTAGE DES TARIFS	1–20
ORDONNANCES ET JUGEMENTS, en conformité des	29

INDEX DES RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES—*Suite*

Sujet	Règle N°
PAGE-TITRE DOIT INDIQUER:	
le numéro C.C.C. et l'annulation	33*a*
noms des voituriers	33*b*
raisons de l'émission	33*c*
genre de tarif	33*d*
le territoire en provenance et à destination duquel le tarif s'applique	33*e*
classification en vigueur	33*f*
date de l'émission et celle de la mise en vigueur	33*g*
nom, titre et adresse du fonctionnaire autorisé à préparer et à émettre des tarifs	33*h*
itinéraire	27
nombre de suppléments en vigueur	30*c*
POINTS D'ÉCHANGE avec lignes de raccordement	9
POIDS MINIMUM dans le tarif d'accommodement plus élevé que le poids de classification	24
PORT GRATUIT si les tarifs sont mis à la poste en Canada	3
PROCURATION:	
à l'agent principal et alternatif	21*a*
au premier chemin de fer qui fait le dépôt	21*e*
à l'agent qui dépose la classification	21*b*
à l'agent qui émet les instructions concernant les factures	21*h*
pouvoirs exercés par l'agent alternatif	21*c*
transmission de pouvoirs d'un agent à un autre	21*d*
révocation de	21*f*
chaque voiturier doit faire le dépôt en faveur du même agent	21*g*
dépôt par l'agent sous son propre numéro C.C.C	21*i*
noms des voituriers à être indiqués dans le tarif des agents	21*j*
RAISON de l'émission du tarif à être indiquée sur la page-titre	33*c*
REGLE DU POINT INTERMÉDIAIRE:	
dans les limites du Canada	32*a*
du Canada aux Etats-Unis	32*b*
des Etats-Unis au Canada	32*c*
RÈGLES:	
relatives aux tarifs	34
peuvent être publiées dans les tarifs séparés	5*a*
ne doivent pas permettre de substitution	34*f*
relatives au transport des explosifs	5*b*
REJET DES TARIFS:	
par la Commission	11*b*
par l'I.C.C	11*c*
RÉTABLISSEMENT de taux par un nouveau tarif	14
REPRODUITS A LA MACHINE, tarifs ou suppléments	1
RÉVOCATION:	
de procuration	21*f*
d'adhésion limitée ou générale	22*h*
ROUTE à laquelle le tarif s'applique	34*h*
SÉPARÉS, tarifs doivent contenir les frais de terminus	13
SÉRIE, numéros de sur page-titre du tarif	33
SERVICE MARITIME, suspension et rétablissement du	18
SIGNES DE RENVOI, explication des	34*c*
SPÉCIFIQUE, adhésion, signature et dépôt de	22*d*
STATIONS, table des dans les tarifs	34*b*
STATIONS OU LES PAIEMENTS SONT FAITS D'AVANCE:	
à être indiquées par des symboles	9
peuvent paraître sur la liste des stations	9
STATIONS, où les paiements sont faits d'avance et où est accepté le trafic C.C. et C.I	9
STATUTAIRE, avis dans le dépôt de tous les tarifs	11*a*
SUBSTITUTION, nulle règle autorisant la	34*f*
SUPPLÉMENTS:	
annonçant le fermeture de la navigation	18*d*
annulation des	16
suppléments contradictoires à être modifiés	15
de consolidation qui renferme de la matière prise d'un supplément sans modification	30*a*
en vigueur, à être indiqué sur la page-titre	30*c*
ne doivent pas changer la nature du tarif	19
nombre de en vigueur	17
procuration aux agents pour déposer les	21*a*
au tarif qui doit être annulé	31*c*
SUPPLÉMENT à un tarif non en vigueur applicable au nouveau tarif	31*c*
SUSPENSION du service maritime	18
SYMBOLES:	
pour indiquer les changements dans les taux	23
pour indiquer les stations où les paiements sont faits d'avance	9

INDEX DES RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES—*Suite*

Sujet	Règle N°
TABLE DES:	
denrées disposées par ordre alphabétique	34*a*
stations disposées par ordre alphabétique	34*b*
tarifs	10
TABLE DES DISTANCES EN MILLES	9
TARIFS:	
abréviations, explication des	34*c*
adresse pour dépôt des	3
agents doivent déposer sous leurs propres numéros C.C.C	21*i*
annulés ne peuvent pas être rétablis	14
annulation des	16
contenu des	34
compétitifs, en vigueur sans avis	4
contradictoires à être modifiés	15
en vigueur, dépôt de la liste des	10
explosifs	5*b*
communs:	
applicables à partir d'endroits situés sur plus d'un chemin de fer	6
adhésion aux	22
à partir des points d'aiguillage	7
du Canada aux E.-U. ou entre endroits du Canada par voie des E.-U	8*a*
des E.-U. au Canada ou entre endroits des E.-U. par voie du Canada	8*b*
clause de parcours de longue et courte distance	32*a* 32*b* 32*c*
à feuilles détachées	17
distance milliaire	9
reproduits ou écrits à la machine	1
nature des, à ne pas être changée par suppléments	19
nombre de copies à être déposées	3
numérotage des	1
frais de terminus	13
port gratuit si mis à la poste au Canada	3
procuration aux agents pour déposer les	21
transport par rail et par eau	18
rejetés par la Commission	11*b*
rejetés par l'I.C.C	11*c*
avis d'itinéraire sur la page-titre des	27
règles concernant les	34*e*
règles et règlements publiés dans les tarifs séparés	5*a*
format des	1
types	3
avis statutaire	11*a*
page-titre doit indiquer les	33
pour donner effet aux ordonnances et jugements	29
TARIFS COMMUNS:	
applicables à partir d'endroits situés sur plus d'un chemin de fer	6
du Canada aux E.-U., ou entre endroits du Canada par voie du territoire américain	8*a*
adhésion aux	22*a*
déposés par un agent	21*i*
déposés par le chemin de fer qui le premier reçoit la marchandise en vertu d'une procuration	21*e*
à partir des points d'aiguillage	7
mention de l'adhésion à être indiquée dans les	22*f*
itinéraire à être indiqué dans tous les	27
des E.-U. au Canada ou entre endroits des Etats-Unis par voie du territoire canadien	8*b*
TAUX:	
ajustement des, en vertu des ordonnances et jugements de la Commission	29
application des, endroits intermédiaires	32*a*
applicables entre le Canada et les Etats-Unis	32*b*-32*c*
l'avis d'annulation doit mentionner le tarif où l'on trouvera les taux qui s'appliqueront par la suite	16
avis des changements dans les	35
d'accommodement doivent être spécifiques	25
compétitifs, en vigueur sans avis	4
compétitifs, à être indiqués	26
explosifs et autres matières dangereuses	5*b*
expiration des, par temps limité	31*b*
applicables aux lignes nouvellement construites	28
application des, pour endroits intermédiaires	32*a* 32*b* 32*c*
communs, itinéraire à être indiqué en rapport avec	27
comportant un supplément à un tarif qui doit être annulé	31*c*
doivent être précis et explicites	34*d*-34*g*

INDEX DES RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES—*Fin*

Sujet	Règle N°
TAUX—*Fin*	
par rail et par eau	18
rétablissement des, par un nouveau tarif	14
substitution des, nulle règle autorisant la	34*f*
symboles doivent indiquer les changements dans les	23
avis par télégramme des changements dans les	12
doivent demeurer en vigueur au moins 30 jours	31*a*
TAUX PAR RAIL ET PAR EAU:	
discontinuation et rétablissement des	18
indication sur la page-titre des tarifs contenant des	18*a*
période de service indéterminée	18*b*
période de service déterminée	18*c*
les suppléments peuvent contenir des	18*d*
tarifs émis de nouveau contenant des	18*e*
TAUX DE TRANSPORT des marchandises, avis des	35
TÉLÉGRAMME, avis des changements dans les taux par	12
TEMPS LIMITÉ, expiration des taux par	31*b*
TERMES, compliqués ou ambigus à être évités	34*g*
TRAFIC, désignation territoriale ou par groupes	34*b*
TRANSFERT d'autorité pour faire les dépôts en vertu de procurations	21*d*
TRANSPORT des explosifs et autres matières dangereuses	5*b*
TRANSPORT RAPIDE des marchandises, instructions émises par l'agent concernant les factures pour le	21*l*
TYPES, tarifs	3
UN JOUR D'AVIS pour les taux applicables aux lignes nouvellement construites	28
URGENCE:	
taux, avis par télégramme des taux d'	12
clause d'itinéraire peut être publiée dans le tarif	27
VOITURIERS:	
doivent faire le dépôt des procurations séparées destinées au même agent	21*g*
noms des et les numéros des procurations à être indiqués dans les tarifs déposés par les agents	21*j*
noms des à être indiqués sur la page-titre des tarifs	33*b*
en conformité des ordonnances et jugements de la Commission	29

INDEX DES RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS

Sujet	Règle N°
ADHÉSION:	
aux tarifs communs applicables entre endroits situés en Canada	48*a*
"générale", formule d'	48*f*
"générale", nombre de copies à être déposées	48*k*
"limitée", formule d'	48*e*
"limitée", nombre de copies à être déposées	48*k*
non requise dans les tarifs internationaux	48*b*
mention d'adhésion indiquée dans les tarifs	48*j*
révocation d'	48*l*
format d'	48*c*
"spécifique", formule d'	48*d*
"spécifique", par qui signée	48*g*
"spécifique", pour les tarifs publiés à Winnipeg	48*i*
DÉPÔT:	
de l'avis avec tarifs et suppléments	36
de tarifs d'agence	48*a*-49*e*
par les voituriers qui les premiers transportent les voyageurs	48*a*
d'adhésion aux tarifs communs	48
des tarifs des conducteurs	40
des tarifs numérotés consécutivement	51
de la table des distances	46
des tarifs d'urgence	43
des prix de voyage déterminés pour excursions, conventions, etc	43
des tarifs communs	45-48*a*
de la liste des tarifs	47

INDEX DES RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS—*Fin*

Sujet	Règle N°
DÉPÔT—*Fin*	
des tarifs pour le transport du lait	41
des procurations données aux agents	49
des tarifs-types	37
des tarifs accompagnés d'avis de dépôt	36
de copies écrites ou reproduites à la machine	36
ENDROITS COMMUNS—emploi du terme prohibé	55
LISTE DES TARIFS	47
PRIX DE VOYAGE:	
arrangement des prix dans les tarifs	53
de base, manière de les employer à être indiquée	54
annulation des prix contradictoires	56
changements dans les, à être indiqués	52
d'urgence	43
d'excursions	43
déterminés, pour excursions, conventions, etc	43
permission spéciale pour certains	43
réguliers	38
termes de, pour excursions	44
PROCURATION:	
dépôt de, par chaque voiturier qui le premier transporte les voyageurs	49*d*
aux agents qui déposent les tarifs	49*a*
formule de	49*b*
mention à être indiquée dans le tarif	49*f*
révocation de	49*c*
SUPPLÉMENTS:	
accompagnés de l'avis de dépôt	36
nombre en vigueur	58
format des	36
copies écrites ou reproduites à la machine	36
TABLE OFFICIELLE DES DISTANCES	46
TARIFS:	
accompagnés de l'avis de dépôt	36
arrangement des prix de voyage dans les	53
annulation des, doivent indiquer où l'on trouvera les prix de voyage	57
annulation des, contradictoires	56
annulés ne peuvent pas être rétablis	59
indiquer les changements dans les	52
adhésion aux	48
des conducteurs	40
numérotés consécutivement	51
d'urgence, permission spéciale pour appliquer les	43
dépôt des, par les chemins de fer américains	39
dépôt des tarifs communs	45
listes des, à être déposées	47
pour le transport du lait	41
numérotage des	36
nombre des, à être déposés	37
port gratuit si mis à la poste en Canada	37
mention des jugements ou ordonnances dans les	50
format des	36
des wagons-lits et wagons-salons	42
types	38
page-titre des, doivent indiquer détails	60
copies écrites ou reproduites à la machine	36

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 480

Relativement à la requête de la Fraternité des mécaniciens de locomotives concernant les règlements prescrits en vertu de l'article 298 de la Loi des chemins de fer, et relativement aux règles N°s 16 et 25 des Règles Générales concernant le mouvement des trains et les rails d'enclenchement, approuvées par l'ordonnance générale N° 42, en date du 12 juillet 1909.

Dossier N° 4135.122

MERCREDI, le 21 août 1929.

THOMAS VIEN, C.R., *Commissaire en chef suppléant;*

C. LAWRENCE, *Commissaire.*

Après avoir entendu la requête à ses séances tenues à Toronto le 15 novembre 1928, en présence de l'avocat et des représentants de la compagnie du chemin de fer Michigan Central et de la Fraternité des mécaniciens de locomotives, et les raisons apportées à l'appui; après avoir aussi pris connaissance du rapport et de la recommandation de son directeur du Service de l'exploitation—

Et attendu que l'article 298 (1) (*a*) de la Loi des chemins de fer prescrit que—

> (1) Toute compagnie de chemin de fer doit fournir et faire employer, sur tous ses convois, des appareils, mécanismes et moyens modernes et efficaces,—
>
> (*a*) pour établir une communication immédiate entre le chef du train, quand il se trouve dans une voiture d'un train de voyageurs, et le mécanicien;

Et attendu que la règle 16 des Règles générales concernant le mouvement des trains et les rails d'enclenchement prescrit l'emploi de certains signaux de communication;

Et attendu que la règle 25 desdites règles prescrit:—

> Que chaque wagon d'un train de voyageurs doit être relié à la locomotive par un signal de communication—

La Commission ordonne: Que dans le cas d'une défectuosité qui empêche de faire fonctionner le signal de communication avec la locomotive d'un train de voyageurs, cette défectuosité se produisant pendant que le train est en mouvement, ledit train soit conduit à la première usine de réparations pour y remettre en bon état le signal de communication suivant que l'exige l'article 298 (1) (*a*) de la Loi des chemins de fer.

THOMAS VIEN,
Commissaire en chef suppléant.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 481

Relativement à la requête de l'Association des chemins de fer du Canada pour obtenir une ordonnance modifiant le paragraphe (a) de l'article 1903 des Règlements relatifs au transport par fret des explosifs et autres matières dangereuses, de manière à exiger l'enlèvement des affiches portant les expressions "Explosifs" et autres "Matières dangereuses" par la partie qui fait le déchargement des wagons contenant telles marchandises, et l'emploi

facultatif d'une affiche portant les mots "Matières dangereuses enlevées"; et relativement à l'ordonnance générale N° 466 de la Commission, en date du 10 décembre 1928, rendue au sujet de la présente affaire.

Dossier N° 1717.49

JEUDI, le 3 octobre 1929.

L'hon. H. A. McKEOWN, C.R., *Commissaire en chef;*
L'hon. T. C. NORRIS, *Commissaire.*

Après avoir entendu la requête à ses séances tenues à Toronto le 16 mai 1929, en présence des représentants de la requérante, de l'Association Canadienne des Manufacturiers, de l'Imperial Oil Limited, et du Bureau des Explosifs, ainsi que les raisons apportées à l'appui—

La Commission autorise par les présentes:—

1. Que les dispositions du paragraphe 1903 (*a*) des Règlements relatifs au transport par fret des explosifs et autres matières dangereuses, établis par l'ordonnance générale N° 466, en date du 10 décembre 1928, soient mises en vigueur le 25 novembre 1929;

Et ordonne:

2. Que l'ordonnance générale N° 466 soit modifiée par la substitution des chiffres et lettre "1912 (*b*)" aux chiffres et lettre "1912 (*a*)" dans la deuxième ligne du paragraphe 2 de ladite ordonnance.

H. A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 482

Relativement à l'ordonnance N° 481 de la Commission, en date du 3 octobre 1929, autorisant que les dispositions du paragraphe 1903 (a) des règlements relatifs au transport par fret des explosifs et autres matières dangereuses, établis par l'ordonnance générale N° 466 de la Commission, en date du 10 décembre 1928, soient mises en vigueur le 25 novembre 1929.

Dossier N° 1717.49

SAMEDI, le 26 octobre 1929.

L'hon. H. A. McKEOWN, C.R., *Commissaire en chef.*
L'hon. T. C. NORRIS, *Commissaire.*

Après avoir pris connaissance des documents produits en faveur de l'Association des manufacturiers canadiens et de l'Imperial Oil Limitée, ainsi que du rapport de son directeur adjoint du Service du trafic,—

La *Commission autorise* par les présentes que les dispositions du paragraphe 1903 (*a*) des règlements relatifs au transport par fret des explosifs et autres matières dangereuses, établis par l'ordonnance générale N° 466, en date du 10 décembre 1928, soient mises en vigueur le 20 décembre 1929; et *Ordonne* que l'ordonnance générale N° 481 soit modifiée par la suppression du paragraphe 1 d'icelle.

H. A. McKEOWN,
Commissaire en chef.

CIRCULAIRE N° 222

Le 6 mars 1929.

Espaces libres moindres que les espaces réglementaires

Dossier N° 1750.18

Je reçois instruction d'attirer l'attention des chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission sur le paragraphe (*c*) de l'article 7 de l'ordonnance générale N° 236, qui se lit comme suit:—

> (*c*) Désormais on ne devra, sans obtenir au préalable l'approbation de la Commission, placer aucune construction en dedans de six pieds à partir du côté du rail le plus rapproché, sauf dans le cas des grues de malle qui doivent être érigées à une hauteur de plus de quatre pieds et entretenues conformément à l'ordonnance N° 5647 de la Commission, en date du 20 décembre 1908.

Le paragraphe (3) de l'article 250 de la Loi des chemins de fer prescrit ce qui suit:—

> (3) A moins d'une permission de la Commission, l'espace entre le niveau du rail et les poutres, pièces ou parties de pareil ouvrage exécuté après le premier février mil neuf cent quatre, ne peut en aucun cas être de moins de vingt-deux pieds et six pouces.

Les chemins de fer sont priés de donner les raisons pour lesquelles leurs contrats concernant les voies d'évitement ne devraient pas renfermer une clause mentionnant spécifiquement ce qui est exigé en rapport avec les espaces libres verticaux et latéraux, tel qu'indiqué ci-dessus.

Les chemins de fer sont aussi priés de donner les raisons pour lesquelles ils ne devraient pas prendre les mesures nécessaires pour porter ces exigences à l'attention de ceux qui érigent ou qui ont l'intention d'ériger des constructions le long des voies industrielles des chemins de fer, de manière à ce que la question des espaces libres soit prise en considération avant d'exécuter les travaux.

Je reçois en outre instruction de faire observer que les chemins de fer devraient aviser ceux qui érigent ou qui ont l'intention d'ériger des constructions le long de leurs voies industrielles, que ce n'est que dans des conditions exceptionnelles qu'on prendra en considération les requêtes pour obtenir la permission de laisser des espaces libres restreints.

Par ordre de la commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

Pour la circulaire N° 223, voir l'ordonnance générale N° 479.

CIRCULAIRE N° 224

Le 29 juillet 1929.

Revivification de mort apparente à la suite d'un choc électrique

Dossier N° 10247

La présente est pour attirer l'attention sur les circulaires N°s 37, 119 et 179, en date du 3 mai 1909, du 29 juillet 1913, et du 23 juin 1919, respectivement, émises par la Commission relativement à des cas particuliers où des personnes furent apparemment tuées par des chocs électriques, et relativement à la nécessité d'une propagande d'éducation publique au sujet de la possibilité de sauver la vie au moyen de la respiration artificielle.

Les règles concernant la revivification ont été récemment émises de nouveau par la Ligue canadienne de sécurité nationale dans son bulletin spécial portant le numéro 28 B.

La Commission attire votre attention sur ce récent bulletin et sur le fait qu'il serait désirable d'afficher ou d'exhiber continuellement ces "règles concernant la revivification", et demande aussi d'être avisée d'ici quinze jours de l'attitude prise par votre organisation à ce sujet.

Par Ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 225

Le 12 novembre 1929.

Requête pour obtenir la permission de construire des voies d'évitement avec espaces libres moindres que ceux qui sont réglementaires

Dossier 1750.18.

Les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission sont priées de donner les raisons pourquoi les règles relatives aux espaces libres, telles que prescrites par les ordonnances générales de la Commission, ne devraient pas être observées plus strictement, les raisons aussi pour lesquelles les compagnies de chemins de fer ne devraient pas être appelées, dans toute requête pour obtenir la permission de laisser des espaces moindres que ceux qui sont réglementaires, à donner plus de détails par rapport à la diminution de l'espace réglementaire, et de donner les raisons pourquoi, lorsqu'on présente une requête de cette nature, celle-ci ne devrait pas demeurer en suspens jusqu'à ce qu'un inspecteur de la Commission ait fait un examen.

Par Ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

INDEX DES JUGEMENTS

A — PAGE

Agence—Gare—fermeture—Cambridge, Ont. 13
Appareil d'enclenchement à St-Basile, Qué.—Entretien—mise en fonction 18
Article 269—Requêtes au sujet du drainage—chemin de fer T.H. & B. 23

B

Beauce, Comté de v. Chemin de fer Québec Central et village de l'Enfant-Jésus—croisement de voie ferrée par voie publique 22
Boîtes—de bois—classification des 16
Buffalo and Fort Erie Public Bridge Co.—Taux de péage—juridiction 23

C

Canada Rice Mills et autres v. Association canadienne de transport des marchandises *re* taux de transport sur le riz, de Vancouver à Québec 19
Chambre de Commerce de Calgary v. Chemins de fer National Canadien et Pacifique Canadien 17
Chambre de Commerce de Penticton v. Réseau National Canadien et le chemin de fer de Kettle Valley—*re* voies d'échange 22
Chambre de Commerce de Wayne, Alta., v. Chemin de fer National Canadien—*re* facilités d'échange 20
Chambre de Commerce de Winnipeg v. Chemins de fer National Canadien et Pacifique Canadien—billets d'excursion en faveur des personnes de l'Ouest allant visiter leur pays d'origine dans l'Est du Canada 15
Chemins de fer B.C.E. et Pacifique Canadien v. Commissaires du havre de North Fraser—*re* accord sur des tarifs communs 11
Chemin de fer croisé par voie publique—Sûreté—accommodation—Comté de Beauce. 22
Classification des boîtes de bois—Montées et en chargement complet de wagon 16
Classification des bouteilles "Thermos" et des boîtes à victuailles 16
Clause de parcours de longue et de courte distance 10
Commissaires du havre de North Fraser v. Chemins de fer B.C.E. et Pacifique Canadien—re accord sur les tarifs communs 11
Commissaires du havre de Québec et autres v. Chemin de fer National Canadien—*re* tarifs applicables au grain,—appel 14
Compagnie de bouteilles "Thermos" v. Association Canadienne de transport des marchandises 16
Confederated Freight Association, de Toronto,—*re* taux applicables aux fragments de marbre 10
Croisement de la rue Broad, Regina, Sask., par des rameaux de la compagnie G.T.P.B.L.—Protection 13

E

Excursion, prix de voyage d', de l'Ouest à l'Est du Canada—Tarifs des voyageurs 15

F

Facilités d'échange à Wayne, Alta.—Tronçon de ligne commun 20
Field Bros. v. Chemin de fer National Canadien—*re* passage de ferme 11
Fort Erie Business Men's Club v. Buffalo & Fort Erie Public Bridge Co.—Taux de péage—Juridiction 23
Fragments de marbre—Tarif légal—de Stanbridge, Qué., à Toronto, Ont.—Confederated Assn., v. Pacifique Canadien 10

G

Gare de Cambridge—Abolition de l'agence à la—Réseau du N.Y.C.R.R. 13
Gebo Coal Co., Ltd., v. Luscar Collieries et le chemin de fer National Canadien.—*re* voie industrielle—contrat et bail,—Juridiction 12

L

L'Enfant-Jésus—Village de—*re* voie traversée par voie publique—Chemin de fer Québec Central 22
Lignes d'embranchement du Grand Tronc Pacifique v. Ville de Régina—*re* voies industrielles croisant des voies publiques—protection 13
Luscar Collieries et le chemin de fer National Canadien v. Gebo Coal Co.—*re* voie industrielle—contrat et bail—Juridiction 12

N PAGE

New York Central R.R. v. Township de Russell—*re* fermeture de la gare de Cambridge, Ont. 13

P

Passage du Queen's Wharf, Toronto—Pacifique Canadien v. Grand-Tronc 17
Passage privé—Municipalité rurale de Senlac—Sûreté 14
Pont international—Buffalo—Fort Erie—Taux de péage—Equité 23
Pont—Voie publique—reconstruction—Walkerville, Ont. 12
Prix de voyage—Excursion—de l'Ouest à l'Est du Canada 15
Protection—Rue Broad, Regina 13
Protection—24ième rue, Saskatoon, Sask. 18

R

Regina, Ville de v. Compagnie G.T.P.B.L.—*re* rameau croisant voies publiques—Rue Broad—protection—Tramways 13
Requête au sujet du drainage—Chemin de fer T.H. & B. 23
Riz moulu—de Vancouver à Québec—Equité des taux 20
Rue Alexandre, Vancouver, C.-B.—suppression de niveau 24
Rue Hastings, Vancouver, C.-B.—suppression de niveau 24
Rues Carroll, Cordova et Columbia, Vancouver, C.-B.—suppression de niveaux 24
Rues Pender et Powell, Vancouver, C.-B.,—suppression de niveau 24
Russell, township de—N.Y.C.R.R.—*re* fermeture de la gare de Cambridge 13

S

St-Basile, appareil d'enclenchement à—Chemin de fer National Canadien v. Pacifique Canadien 18
Saskatoon, Sask., ville de V. Chemin de fer National Canadien—*re* passage de la 24ième rue —Protection—répartition du coût 18
Senlac, Municipalité rurale de V. Pacifique Canadien—*re* passage privé—sûreté 14
Souterrain du chemin Drouillard—Windsor Est, Ont., chemin de fer National Canadien—Répartition du coût 21

T

Tarifs—accord commun—Commissaires du havre de North Fraser v. Chemins de fer B.C.E. et Pacifique Canadien 11
Tarifs—Compagnie Buffalo & Fort Erie Bridge—Juridiction 23
Tarifs de Winnipeg à Calgary—Edmonton—rajustement 17
Tarifs—Equité—Compétiteurs—taux sur le riz de Vancouver à Québec 20
Tarifs—Equité—Taux de Port Arthur à Québec sur le grain d'exportation 14
Tarifs—voyageurs—billets d'excursion en faveur de personnes de l'Ouest allant visiter leur pays d'origine dans l'Est du Canada 15
Taux de Winnipeg à Calgary—Edmonton—rajustement 17
Taux—Fragments de marbre—Importation 10
Taux—Excursions de voyageurs de l'Ouest à l'Est du Canada 15
Taux sur le grain—de Port Arthur à Québec—Exportation 14

V

Vancouver, ville de v. Pacifique Canadien—suppression de niveau 24
Victuailles, boîtes à, et bouteilles "Thermos"—Classification des 16
Voie publique croisée par voie ferrée—protection Rue Broad, Regina 13
Voies d'échange—Penticton, C.B., réseau du National Canadien et chemin de fer de Kettle Valley—Intérêt public 22

W

Walkerville, Ville de v. Chemin de fer National Canadien—*re* pont de voie publique—forme—reconstruction—répartition du coût 12
Wilson Box and Lumber Co., Ltd., v. Chemins de fer National Canadien et Pacifique Canadien—*re* classification des boîtes de bois 16
Windsor Est., Ont. v. Chemin de fer National Canadien—souterrain—Chemin Drouillard—Répartition du coût 21

DOMINION OF CANADA

BY-ELECTIONS HELD DURING THE YEAR 1929

REPORT OF THE

CHIEF ELECTORAL OFFICER

Pursuant to Subsection 6 of Section 73 of the Dominion Elections Act, R.S.C. 1927, c. 53

DOMINION DU CANADA

ÉLECTIONS PARTIELLES TENUES PENDANT L'ANNÉE 1929

RAPPORT DU

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

Conformément au paragraphe 6 de l'article 73 de la loi des élections fédérales, S.R.C. 1927, c. 53

OTTAWA
F. A. ACLAND
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1930

ALPHABETICAL TABLE OF CONTENTS

TABLE ALPHABÉTIQUE DES MATIÈRES

BY-ELECTIONS, 1929

ÉLECTIONS PARTIELLES, 1929

	Page
Frontenac-Addington (July 22)	5
Lambton West (Jan. 14)	5
Lanark (July 29)	5
Laprairie-Napierville (July 22)	10
Prescott (July 29)	7
Vaudreuil-Soulanges (July 29)	10

The following report on the by-elections held in the year 1929 is printed pursuant to the provisions of subsection 6 of Section 73 of the Dominion Elections Act, R.S.C. 1927, c. 53.

JULES CASTONGUAY,

Chief Electoral Officer.

Le rapport suivant sur les élections partielles tenues pendant l'année 1929 est imprimé conformément aux dispositions du paragraphe 6 de l'article 73 de la Loi des élections fédérales, S.R.C. 1927, c. 53.

JULES CASTONGUAY,

Directeur général des élections.

REPORT OF BY-ELECTIONS, 1929

RAPPORT DES ÉLECTIONS PARTIELLES, 1929

PROVINCE OF ONTARIO—PROVINCE D'ONTARIO

FRONTENAC-ADDINGTON Population—1921, 30,347

Cause of vacancy.—Death of the Honourable John Wesley Edwards, April 18, 1929.
Cause de la vacance.—Décès de l'honorable John Wesley Edwards, 18 avril 1929.

Returning Officer / Officier-rapporteur } Samuel Jamieson, Battersea, Ont. Nomination { July 22, 1929. / 22 juillet 1929.

Writ dated.—June 27, 1929.
Bref émis le 27 juin 1929.

Acclamation: William Spankie, Wolfe Island, Ont., Medical Doctor.

LAMBTON WEST (OUEST) Population—1921, 30,418

Cause of vacancy.—Death of William Thomas Goodison, December 3, 1928.
Cause de la vacance.—Décès de William Thomas Goodison, 3 décembre 1928.

Returning Officer / Officier-rapporteur } John Ray Donohue, Sarnia, Ont. Nomination { January 14, 1929. / 14 janvier 1929.

Writ dated.—December 10, 1928.
Bref émis le 10 décembre 1928.

Acclamation:—Ross Wilfred Gray, Sarnia, Ont., Barrister-at-law.

LANARK Population—1921, 32,993

Cause of vacancy.—Death of Doctor Richard Franklin Preston, February 8, 1929.
Cause de la vacance.—Décès du docteur Richard Franklin Preston, 8 février 1929.

Returning Officer / Officier-rapporteur } Alexander Albert McIntyre, Lanark, Ont. Nomination { July 22, 1929. / 22 juillet 1929.

Writ dated.—June 6, 1929.
Bref émis le 6 juin 1929.

Election { July 29, 1929. / 29 juillet 1929.

Candidates / Candidats { William Samuel Murphy, Smith Falls, Ont., physician. / Thomas Alfred Thompson, R.R. No. 4, Almonte, Ont., farmer.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Électeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Samuel Murphy	Thomas Alfred Thompson			
Bathurst	1	R	58	41	5	104	204
"	2	R	97	51	.....	148	213
"	3	R	34	73	.....	107	215
"	4	R	50	57	4	111	167
"	5	R	51	75	5	131	281
Beckwith	6	R	41	71	1	113	175
"	7	R	26	49	1	76	127
"	8	R	73	91	4	168	294
"	9	R	7	31	.....	38	54
"	10	R	20	33	.....	53	137
Burgess North (Nord)	11	R	31	25	4	60	176
" "	11A	R	20	13	2	35	136
" "	12	R	14	14	.....	28	49

LANARK—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Électeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Samuel Murphy	Thomas Alfred Thompson			
Dalhousie and Sherbrooke North (Nord)	13	R	29	31	1	61	82
" " "	14	R	59	37	5	101	205
" " "	15	R	51	54	2	107	250
" " "	16	R	20	32	.....	52	154
Darling	17	R	.....	65	.....	65	71
"	18	R	16	63	.....	79	117
"	18A	R	1	12	1	14	18
Drummond	19	R	45	28	2	75	163
"	19A	R	38	25	4	67	143
"	20	R	30	63	.....	93	164
"	21	R	53	65	.....	118	180
"	21A	R	46	29	2	77	149
"	22	R	41	66	.....	107	166
Elmsley North (Nord)	23	R	49	27	.....	76	143
" "	23A	R	48	12	.....	60	146
" "	24	R	46	29	.....	75	168
Lanark Township	25	R	70	41	7	118	188
"	26	R	68	33	1	102	212
"	27	R	54	49	.....	103	173
"	28	R	27	24	1	52	101
"	29	R	2	12	.....	14	59
Lavant	30	R	6	43	.....	49	76
"	31	R	21	69	.....	90	140
Montague	32	R	36	44	.....	80	128
"	33	R	52	41	.....	93	142
"	34	R	126	37	.....	163	217
"	35	R	97	36	.....	133	203
"	36	R	134	2	1	137	175
"	36A	R	108	2	.....	110	136
Pakenham	37	R	52	69	4	125	160
"	38	R	26	47	.....	73	140
"	39	R	42	95	3	140	199
"	39A	R	44	109	2	155	210
"	40	R	36	73	2	111	144
Ramsay	41	R	15	49	1	65	133
"	42	R	101	89	.....	190	256
"	43	R	45	93	1	139	159
"	43A	R	49	67	3	119	146
"	44	R	94	86	.....	180	223
"	45	R	36	42	2	80	106
Sherbrooke, South (Sud)	46	R	16	88	.....	104	247
" "	47	R	28	47	.....	75	120
Lanark Village	48	R	126	44	2	172	219
" "	48A	R	111	30	1	142	172
Almonte	49	R	57	146	7	210	286
"	50	R	19	169	5	193	245
"	51	R	59	121	8	188	246
"	51A	R	42	122	3	167	224
"	52	R	43	106	.....	149	233
"	53	R	43	98	4	145	198
"	53A	R	39	101	3	143	186
Carleton Place	54	R	25	157	6	188	262
" "	54A	R	43	192	6	241	302
" "	55	R	32	125	.....	157	257
" "	55A	R	35	129	.....	164	247
" "	56	R	32	75	.....	107	153
" "	56A	R	20	66	3	89	177
" "	57	R	27	115	5	147	250
" "	57A	R	25	131	5	161	267
" "	58	R	23	122	4	149	224
" "	58A	R	26	94	4	124	228
" "	59	R	19	101	5	125	217
" "	59A	R	26	89	4	119	213

LANARK—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Électeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	William Samuel Murphy	Thomas Alfred Thompson			
Perth	60	R	90	57	5	152	234
"	60A	R	38	23	2	63	131
"	60B	R	70	35	1	106	237
"	61	R	78	35	2	115	216
"	61A	R	70	31	4	105	174
"	62	R	52	73	4	129	278
"	63	R	40	29	2	71	161
"	63A	R	40	32	1	73	173
"	64	R	43	74	2	119	242
"	64A	R	53	69	4	126	227
"	65	R	74	65	2	141	255
"	65A	R	57	68	.....	125	247
Smiths Falls	66	U	109	4	.....	113	157
"	66A	U	112	.....	.....	112	162
"	67	U	129	6	.....	135	186
"	67A	U	131	9	.....	140	172
"	68	U	149	2	.....	151	196
"	69	U	172	3	.....	175	219
"	70	U	103	5	.....	108	149
"	70A	U	111	4	.....	115	162
"	71	U	111	8	1	120	184
"	71A	U	107	5	.....	112	170
"	72	U	200	11	.....	211	293
"	73	U	132	7	.....	139	174
"	73A	U	120	3	.....	123	175
"	74	U	114	5	1	120	154
"	74A	U	99	3	.....	102	146
"	75	U	187	14	.....	201	279
"	76	U	108	4	1	113	159
"	76A	U	100	3	2	105	164
"	77	U	107	2	.....	109	161
"	77A	U	108	.....	.....	108	160
"	78	U	152	1	.....	153	207
"	79	U	101	2	.....	103	151
"	79A	U	110	1	.....	111	157
Smiths Falls, Advance (Provisoire).		U	246	7	1	254	.....
Totals—Totaux	112	.....	7,174	5,682	181	13,037	20,258

Majority for / Majorité pour } **William Samuel Murphy, 1,492.**

PRESCOTT Population—1921, 26,478

Cause of vacancy.—Resignation of Louis Mathias Auger, March 21, 1929.
Cause de la vacance.—Démission de Louis Mathias Auger, 21 mars 1929.

Returning Officer / Officier-rapporteur } Adrien Henri Berthiaume, Hawkesbury, Ont. Nomination { July 22, 1929. / 22 juillet 1929.

Writ dated.—June 6, 1929.
Bref émis le 6 juin 1929. Election { July 29, 1929. / 29 juillet 1929.

Candidates / Candidats } Elie Oscar Bertrand, L'Orignal, Ont., merchant.
Gustave Evanturel, Alfred, Ont., notary public.

PRESCOTT—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Électeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Elie Oscar Bertrand	Gustave Evanturel			
Hawkesbury, Town (Ville)	1A	U	50	36	3	89	127
" "	1B	U	88	58	7	153	209
" "	2A	U	74	48	1	123	177
" "	2B	U	115	80	.....	195	292
" "	3A	U	89	55	.....	144	211
" "	3B	U	111	99	.....	210	304
" "	4A	U	77	46	.....	123	196
" "	4B	U	132	89	3	224	289
" "	5A	U	85	35	.....	120	201
" "	5B	U	56	42	.....	98	200
" "	6A	U	49	25	1	75	137
" "	6B	U	72	36	2	110	191
Alfred Township							
Alfred	1A	R	24	189	1	214	236
"	1B	R	44	214	1	259	270
Alfred Station	2	R	16	110	.....	126	141
Alfred Centre	3	R	53	148	.....	201	213
Lefaivre	4A	R	80	91	.....	171	194
"	4B	R	112	103	2	217	235
Cadieux	5	R	67	73	.....	140	157
Caledonia Township							
Caledonia Springs	1	R	49	79	.....	128	200
St. Bernardin	2A	R	62	64	1	127	175
"	2B	R	72	67	.....	139	192
St. Amour	3	R	138	34	.....	172	191
Skye	4	R	29	13	.....	42	87
Near St. Isidore de Prescott	5	R	50	16	.....	66	78
Hawkesbury West (Ouest) Township							
Front	1A	R	51	24	1	76	195
"	1B	R	47	34	.....	81	172
Town Hall	2A	R	49	23	.....	72	152
"	2B	R	54	17	.....	71	149
Aberdeen	3	R	42	9	.....	51	202
Hawkesbury East (Est) Township							
Pointe Fortune	1	R	105	14	.....	119	230
Conways	2	R	78	11	.....	89	141
St. Eugène	3A	R	135	57	1	193	274
"	3B	R	89	28	2	119	190
Barbe	4A	R	56	10	1	67	162
"	4B	R	56	7	.....	63	155
Ste. Anne de Prescott	5A	R	128	25	.....	153	219
" "	5B	R	102	46	.....	148	195
Chute à Blondeau	6A	R	60	39	1	100	150
"	6B	R	64	68	.....	132	196
Plantagenet North (Nord) Township							
Treadwell	1	R	66	49	.....	115	125
Sénécal	2	R	35	65	.....	100	128
Plantagenet	3A	R	144	100	.....	244	263
"	3B	R	61	37	1	99	128
Curran	4	R	161	97	2	260	286
Pendleton	5	R	58	77	.....	135	195
Center Fields	6	R	39	63	2	104	119
Wendover	7	R	77	151	.....	228	247
Plantagenet South (sud) Township							
Fournier	1A	R	68	47	1	116	138
"	1B	R	90	44	.....	134	178
Riceville	2	R	96	62	.....	158	279
Lemieux	3	R	108	35	.....	143	242
St. Isidore de Prescott	4A	R	66	37	.....	103	119
" "	4B	R	104	45	.....	149	177

PRESCOTT—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour		Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Électeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Elie, Oscar Bertrand	Gustave Evauturel			
Rose Corner	5A	R	71	62	.....	133	159
"	5B	R	85	46	.....	131	150
L'Orignal Village	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
East Ward (Quartier est)	1	R	221	20	.....	241	278
West Ward (Quartier ouest)	2	R	180	25	1	206	237
Vankleek Hill Town (ville)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
East Ward (Quartier est)	1	R	98	44	.....	142	289
West Ward (Quartier ouest)	2	R	86	44	.....	130	259
Centre Ward (Quartier centre)	3A	R	35	26	.....	61	130
" "	3B	R	61	24	.....	85	152
Longueuil Township	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bay	1	R	79	40	.....	119	133
Maiston	2	R	153	60	2	215	263
Totals—Totaux	64	.....	5,152	3,562	37	8,751	12,359

Majority for / Majorité pour } **Elie Oscar Bertrand, 1,590.**

PROVINCE OF QUEBEC—PROVINCE DE QUÉBEC

LAPRAIRIE-NAPIERVILLE

Population—1921, 20,065

Cause of vacancy.—Death of Roch Lanctôt, May 30, 1929.
Cause de la vacance.—Décès de Roch Lanctôt, 30 mai 1929.

Returning Officer / Officier-rapporteur: Paul Boucher, Laprairie, Que.

Nomination: July 22, 1929. / 22 juillet 1929.

Writ dated.—June 27, 1929.
Bref émis le 27 juin 1929.

Acclamation:—Vincent Dupuis, Laprairie, Que., avocat.

VAUDREUIL-SOULANGES

Population—1921, 21,620

Cause of vacancy.—Resignation of Lawrence Alexander Wilson, February 1, 1929.
Cause de la vacance.—Démission de Lawrence Alexander Wilson, 1er février 1929.

Returning Officer / Officier-rapporteur: Joseph Napoleon Legault, Vaudreuil, Que.

Nomination: July 22, 1929. / 22 juillet 1929.

Writ dated.—June 27, 1929.
Bref émis le 27 juin 1929.

Election: July 29, 1929. / 29 juillet 1929.

Candidates / Candidats:
- Lawrence Alexander Wilson, Coteau-du-Lac, Que., rentier.
- Roland Gilles Mousseau, Montreal, Que., avocat.
- Emile Gagné, Dorion, Que., agent distributeur.

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Électeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Emile Gagné	Roland Gilles Mousseau	Laurence Alexander Wilson			
Ile Perrot, Village	1	R	9	51	47	.....	107	173
" North (Nord)	2	R	4	43	79	.....	126	280
" Paincourt	3	R	1	69	26	.....	96	121
Vaudreuil Village	4	R	22	36	89	1	148	238
Hudson Village A-M	5	R	14	22	76	.....	112	187
" N-Z	6	R	20	23	44	2	89	156
Hudson Heights Village	7	R	2	16	37	.....	55	236
Como Village	8	R	19	22	39	.....	80	149
Rigaud Village	9	R	2	78	103	3	186	258
"	10	R	3	72	43	1	119	204
"	11	R	.....	55	37	.....	92	114
Pointe Fortune Village	12	R	2	16	102	.....	120	191
Vaudreuil Parish (paroisse)								
Côte Double	13	R	4	46	83	1	134	182
Petite Côte	14	R	5	73	102	1	181	268
Le Fief	15	R	15	2	19	.....	36	68
Dorion North (Nord) Town (Ville)	16	R	40	26	125	.....	191	291
Dorion South (Sud) Town (Ville)	17	R	38	32	61	1	132	204
Rigaud Parish (Paroisse)								
Petit Brulé	18	R	3	79	23	.....	105	149
St. Thomas	19	R	3	45	131	1	180	226
L'Anse	20	R	7	61	68	.....	136	222
Ste. Marthe Parish (Paroisse).								
Ste. Marie	21	R	2	54	62	.....	118	202
St. Guillaume	22	R	3	67	55	.....	125	193
Ste. Marthe Village	23	R	3	39	61	.....	103	126
Très St-Rédempteur Parish (Paroisse)	24	R	.....	49	69	.....	118	155

VAUDREUIL-SOULANGES—*Con.*

Polling Divisions — Arrondissements de scrutin			Ballots cast for — Bulletins déposés pour			Rejected ballots — Bulletins rejetés	Total vote — Vote total	Voters on list — Électeurs sur la liste
Name—Nom	No.	Urban or rural — Urbain ou rural	Emile Gagné	Roland Gilles Mousseau	Laurence Alexander Wilson			
Ste-Justine de Newton Parish (Paroisse)								
West (Ouest)	25	R	4	14	27	1	46	122
Peaverhill	26	R	3	15	70	1	89	165
Magasin Rouge	27	R	3	9	24	.....	36	62
East (Est)	28	R	7	33	50	.....	90	217
St-Lazare Parish (Paroisse)								
St. Lazare Village	29	R	2	19	90	.....	111	217
Côte St-Louis	30	R	2	32	78	.....	112	216
Ste-Angélique	31	R	.....	12	62	2	76	118
Soulanges Village	32	R	3	76	71	1	151	204
St-Joseph de Soulanges Parish (Paroisse)	33	R	1	46	36	.....	83	124
" (St-Féréol)	34	R	.....	7	112	1	120	216
" (St-Dominique)	35	R	.....	19	42	1	62	132
" (Fleuve)	36	R	.....	25	46	.....	71	101
Côteau du Lac Village	37	R	1	27	124	.....	152	186
" Parish (Paroisse)								
Fleuve	38	R	.....	4	112	.....	116	169
Pont Château	39	R	3	18	130	.....	151	216
Coteau Landing Village	40	R	2	26	153	.....	181	212
Coteau Station East (Est)	41	R	5	35	64	.....	104	174
" West (Ouest)	42	R	10	29	84	.....	123	205
St-Polycarpe Village	43	R	4	29	148	2	183	237
St-Polycarpe Parish (Paroisse)								
Ste-Marie	44	R	1	10	138	2	151	257
Bas de la Rivière	45	R	1	6	94	.....	101	176
Ste-Catherine	46	R	.....	7	62	.....	69	132
St-Télesphore Parish (Paroisse)								
Dalhousie	47	R	6	11	169	.....	186	291
St-Télesphore Village	48	R	7	24	180	.....	211	290
Rivière Beaudet Village	49	R	7	3	71	.....	81	124
Ste-Claire d'Assise Parish (Paroisse)	50	R	7	5	93	.....	105	166
St-Zotique Village	51	R	1	22	60	.....	83	120
" Parish (Paroisse)	52	R	.....	9	62	.....	71	156
Pointe Cascades	53	R	3	60	112	2	177	208
St-Clet East (Est) Parish (Paroisse)	54	R	2	35	123	.....	160	196
" West (Ouest) Parish (Paroisse)	55	R	.....	23	141	.....	164	228
Totaux—Totals	55	.....	306	1,766	4,409	24	6,505	10,230

Majority for / Majorité pour } **Lawrence Alexander Wilson, over (sur)** { **Roland Gilles Mousseau, 2,643. / Emile Gagné, 4,103.**